Erich Killinger

Flucht um die Erde

Flucht um die Erde

Flucht um die Erde

Abenteuer des Ostseefliegers im Weltkrieg

Von

Erich Killinger
Oberleutnant zur See a. D.

Mit 22 Abbildungen

Im Deutschen Verlag · Berlin

46.—55. Tausend

Copyright 1934 by Ullstein A. G., Berlin
Printed in Germany

Inhalt

Kriegsbeginn 7
Die Gefangennahme 20
Libau—Wilna—Petersburg. Der erste Fluchtversuch 28
In der Peter-Pauls-Festung 42
Sibirien 57
Die Flucht 84
Quer durch China 121
Mein Besuch in Japan 141
Über den Stillen Ozean 153
Von amerikanischen Reportern gehetzt 168
Als Vollmatrose nach Norwegen 174
Wie ich den britischen Spürhunden entrann 199
Nach Hause 220

Verzeichnis der Abbildungen 227

*

Kriegsbeginn

Juli 1914!

Endlich der erste Urlaub für die neugebackenen Herren Fähnriche zur See. Strahlend fahre ich nach Hause, um mich schnell den Angehörigen und nicht zuletzt auch der Tanzstundenliebe in der neuen Uniform zu präsentieren. Und weiter geht's in meine geliebten Tiroler Berge, um mit meinem Schulkameraden Walter Bartolomae wieder einmal zünftige Hochtouren zu machen. Daß mir ein Auslandsurlaub nicht bewilligt war, machte mir kein Kopfzerbrechen. Wer sollte uns auch schon auf den entlegenen Berghütten finden? Daß ich von meinen Angehörigen sehr bald gefunden werden mußte, hatte ich mir nicht träumen lassen. Die arme Mutter mag in schönen Nöten gewesen sein, als ein Telegramm der Marineschule meine sofortige Rückkehr nach Flensburg anordnete. Auf gut Glück mußte an die verschiedensten Bergstationen gedrahtet werden, und als wir eines Abends auf unsere Hütte zurückkamen, wußte der Hüttenwart von einem Träger zu berichten, der am Nachmittag mit einem dringenden Telegramm für mich heraufgekommen war, das nun in der vier

Stunden tiefer liegenden Poststation lagerte. O weh! Da war sicherlich herausgekommen, daß ich gegen den ausdrücklichen Befehl die deutsche Grenze überschritten hatte.

In aller Eile wurden die Rucksäcke gepackt und mit der Hüttenlaterne ins Tal abgestiegen. Todmüde trafen wir mitten in der Nacht auf der Poststation ein, auf der zu unserem Erstaunen noch emsiger Betrieb herrschte.

„Ja, was ist denn nur los?" Seit mehreren Tagen haben wir auf unserer Hütte keine Zeitung gesehen und wissen nichts von einem Ultimatum Österreichs an Serbien. Das lakonische Telegramm: „Wegen verfrühten Schulbeginns unverzüglich zurückkehren", versetzte mich in größte Aufregung. Das bedeutet sicherlich Krieg, und im Laufschritt geht es weiter zur Bahnstation, da wir das erste Postauto am nächsten Morgen doch nicht erwarten können. Müdigkeit und Hunger sind vergessen, wir müssen den ersten Zug erreichen, um noch bis zum Abend in Heidelberg zu sein, und wir schaffen es auch. Noch am gleichen Abend geht es weiter nach Flensburg.

Was für ein Betrieb auf der Eisenbahn: die Züge sind überfüllt, überall unvorhergesehene Aufenthalte, kein Vorwärtskommen, und dabei die brennende Ungeduld und die innere Angst, am Ende zu spät zu kommen.

Vielleicht bin ich für den Mobilmachungsfall auf einen Kreuzer kommandiert, der ausgelaufen ist, bevor

ich eintreffe. Es wäre nicht auszudenken, wenn ich zu spät käme!

Endlich Hamburg!

„Herr Stationsvorsteher, wann geht der nächste Zug nach Flensburg? Ich muß dringend sofort weiterfahren." Ich kann es gar nicht verstehen, daß es erst in einigen Stunden weitergehen soll. Ob man sich nicht ein Auto chartern kann? Immer größer wird die Unruhe.

Endlich geht es weiter, und groß ist die Enttäuschung bei der Ankunft in Flensburg, daß man nicht schon auf dem Bahnhof mit der Mobilmachungsorder empfangen wird.

Die Meldung in der Marineschule beim wachhabenden Offizier bedeutet eine neue Enttäuschung. Sachlich und trocken lautet die Weisung: „Umziehen, beim Inspektionsoffizier zum Dienst melden!"

Ja, sollte man denn wirklich nur zurückgerufen worden sein, um wieder mit dem Schulbetrieb zu beginnen? Auch die anderen Kameraden, die bereits vom Urlaub zurückgekehrt sind, wissen nichts, und betrübt wird der Inhalt der Urlaubskoffer wieder in die Spinde verstaut.

Endlich ist es Zeit, zur Musterung anzutreten, und alles erwartet, jetzt aus der bangen Ungewißheit erlöst zu werden. Aber es dauert noch zwei Tage, bis ich schließlich mit einem Transport nach Wilhelmshaven in Marsch gesetzt werde.

Wilhelmshaven ist nicht wiederzuerkennen. Auf dem Bahnhof ein Gewimmel von Menschen in Uniform, bärtige Zivilisten mit Ungetümen von vollgepfropften Seesäcken werden in langen Kolonnen durch die Straßen geführt, aus allen Häusern werden Butterbrote und Erfrischungen gereicht, die Begeisterung ist unfaßbar.

Nur uns arme Fähnriche scheint man vergessen zu haben. Unser Transportführer kann uns mühsam in einer Turnhalle unterbringen, wo wir uns auf Stroh notdürftig ein Lager zurechtmachen. Nach Tagen endlosen Wartens erhalte ich den Befehl, mich auf S. M. Kreuzer „Berlin" zu melden, der irgendwo in der Werft liegen sollte. Nach stundenlangem Herumfragen in der weitläufigen Werft finde ich schließlich mein Schiff, auf dem es von Werftarbeitern wimmelt.

Das kann ja noch wochenlang dauern, bis dieser alte Kasten wieder in Dienst gestellt werden kann, schießt es mir durch den Kopf, als ich mich beim Ersten Offizier melde. Und so war es auch. Über vierzehn Tage konnte ich nun mit zwei anderen Fähnrichen, die mit mir zusammen an Bord kommandiert waren, Farbe kratzen und Rost picken, wie der Seemann so schön sagt, und durfte den großen Krieg und die Heldentaten unserer Truppen nur aus den Zeitungsnachrichten miterleben.

Wer will es mir verübeln, daß ich damals in meiner Kriegsbegeisterung ernstlich mit dem Gedanken spielte, einfach zu desertieren, um mich bei irgendeinem Regiment

zu melden, nur um auch an den Feind zu kommen. Jede freie Minute wurde ausgenutzt, um den Versuch zu machen, sich ein Frontkommando zu erschleichen. Bis zum Stationsadjutanten drang ich vor, um meine Bitte um Abkommandierung zu den Fliegern anbringen zu können, und ich glaube, ich habe es nur dem großen Verständnis dieses famosen Offiziers für einen kriegsbegeisterten Fähnrich zu verdanken, daß ich nicht wegen undisziplinierten Verhaltens vom Fleck weg eingesperrt wurde.

Aber auch diese vierzehn Tage der Indienststellung meines Schiffes gingen vorüber, und S. M. S. „Berlin" lief endlich aus.

Und nun kam eine neue Enttäuschung! Unser guter alter Kreuzer fuhr friedlich als Sperrfahrzeug auf der Außenjade umher, anstatt, wie wir in unserem Fähnrichsunverstand erhofft hatten, nun sofort mit äußerster Kraft das stolze Albion anzugreifen. Eines stand bald bei mir fest: Ich kneife aus und melde mich bei einem badischen Regiment, bei dem meine aktiven Schulkameraden mich sicherlich unbemerkt einschmuggeln können.

Doch dazu kam es nicht, denn eines Tages ließ mich der Erste Offizier zu sich kommen und eröffnete mir, daß ich laut einem Funkspruch des Stationskommandos zur Marinefliegerabteilung abkommandiert sei.

Wann kommt nur heute endlich der Tender längsseit, der uns täglich Post und Proviant aus Wilhelmshaven

herausbringt? Ich glaube, ich kriegte das Fernrohr an diesem Tage nicht mehr von den Augen in der steten Angst, es könnte mir noch etwas dazwischenkommen.

Endlich taucht am Horizont die schwarze Rauchwolke unseres Tenders auf, der mich an Land bringen soll. Jetzt schnell zum Kommandanten und Ersten Offizier, um mich von Bord zu melden, ein kurzer Abschied von den Kameraden, dann geht's in drei Sprüngen das Fallreep hinunter. „Leinen los! Ablegen!" — Und die Episode auf S. M. S. „Berlin" liegt hinter mir. — —

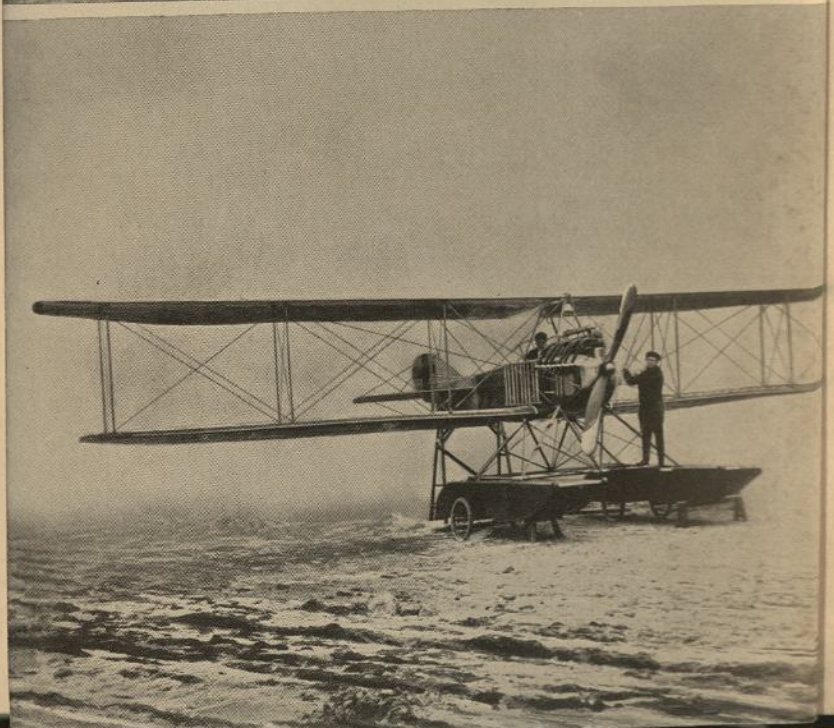
Wo die Marinefliegerabteilung stationiert war, hatte ich mir noch gar nicht klargemacht, und groß war daher die Enttäuschung, als ich in Wilhelmshaven Befehl erhielt, mich in Johannisthal zu melden. Aber vielleicht werde ich da einem Flugzeugführer als Beobachter zugeteilt, und wir können dann gleich losfliegen an die Front. Also auf nach Berlin!

In Johannisthal die nächste Enttäuschung.

„Was können Sie denn, Fähnrich?" fragte mich der Führer des freiwilligen Marinefliegerkorps.

Ja, was konnte ich denn überhaupt! Daß ich als Primaner ein paarmal im Beobachtersitz für einige Minuten im Flugzeug mitgenommen worden war, war natürlich nicht ausreichend, um mich jetzt gleich zu einem fronterfahrenen Flugzeugbeobachter zu stempeln. Da half auch alles Gefasel von meinen unerreichten Kenntnissen auf dem Gebiete der Navigation, der Motoren-

Der Verfasser Erich Killinger



kunde usw. nichts. Erst hieß es jetzt, einen Flugzeugbeobachterkursus absolvieren. Also vom Regen in die Traufe! Nun hatte ich mich von der Nordsee gar nach Berlin zurückentwickelt. Und wer konnte wissen, wann es von Berlin endlich an die Front ging.

Bald hatte ich herausgebracht, daß die erste Staffel der ausgebildeten Flugzeugführer und Beobachter nach der Seeflugstation Putzig bei Danzig gehen sollte zur Verwendung in der östlichen Ostsee. Da muß ich unbedingt mit! Ich schreibe einfach einen Privatdienstbrief an den Stationsleiter, den Oberleutnant z. S. v. Gorrissen, und bitte flehentlich, mich anzufordern, denn auf eine Disziplinlosigkeit mehr oder weniger kommt es jetzt auch nicht mehr an. Gedacht, getan! Eine Antwort erhielt ich zwar nicht, doch wurde ich schon nach einigen Tagen dem ersten von Johannisthal nach Putzig abgehenden Transport zugeteilt.

Sehr freundlich ließ sich der Empfang bei unserem neuen Vorgesetzten nicht gerade an. Wir bekamen allerhand über mangelnde Dienstauffassung und über Privatdienstschreiben zu hören, so daß ich alles andere eher erwartete als die verblüffenden Schlußworte: „Fähnrich Killinger, Sie sind mir als Beobachter zugeteilt, wir starten in zwanzig Minuten zu einem Aufklärungsflug mit Doppeldecker ‚Kiel 51'." Dabei lachten die gütigen Augen dieses für die Seelennöte eines Fähnrichs so verständnisvollen Mannes.

Das erste deutsche Flugzeugmutterschiff
Rumpler-Doppeldecker „Kiel 51"

Bald stellte sich bei den Aufklärungsflügen über See, bei denen ich nach feindlichen U-Booten Ausschau zu halten hatte, heraus, daß unser Aktionsradius viel zu beschränkt war, um in für die Marineleitung wichtigen Seegebieten aufklären zu können. Aber wie diesem Übel abhelfen? Moderne Flugzeuge und besonders bessere Motoren wurden dringend an den anderen Fronten gebraucht, und wir mußten mit unseren paar alten Maschinen eben selbst zusehen, wie wir den uns gestellten Aufgaben gerecht werden konnten.

„Können wir nicht in Memel zwischenlanden und neu tanken?" schlug ich Gorrissen vor, als wir einmal die Anfrage erhielten, ob wir das Seegebiet bis nördlich von Libau aufklären könnten.

„Da müßten wir ja vorher Betriebsstoff, Monteure und Startpersonal nach Memel schicken", meinte Gorrissen, „dann wäre es doch schon viel besser, wir laden alles, was wir nötig haben, samt unserem Flugzeug auf einen Dampfer."

Ich lasse nicht mehr locker, bis wir nach Danzig unterwegs sind, um in der Werft nach einem geeigneten Fahrzeug Umschau zu halten.

Wir hatten Glück. Der 2400 Tonnen große englische Kohlendampfer „Glyndwr" war kurz nach Kriegsausbruch, da er noch keine funkentelegrafische Ausrüstung und daher von den letzten Ereignissen keine Kenntnis hatte, ahnungslos in Danzig eingelaufen und

beschlagnahmt worden. Ein solches Schiff hatte uns gerade vorgeschwebt. Kaum hatte Gorrissen von der Werftleitung die Zustimmung für unsere Pläne erhalten, als es auch schon mit Feuereifer an die Ausführung ging.

„Sie bleiben gleich hier in Danzig, beschleunigen die Arbeiten in jeder nur erdenklichen Weise, melden mir telefonisch täglich den Fortgang und werden jederzeit vom Oberwerftdirektor empfangen, falls Sie auf Schwierigkeiten stoßen", lautete der Befehl, als Gorrissen zur Flugstation Putzig zurückkehrte.

Eine so weitgehende Vollmacht war bei meinem Tatendrang gerade das Richtige für mich. Auf dem Achterschiff war ein größerer Ladebaum einzubauen, um zwei Flugzeuge aus- und einsetzen zu können, auch sollte der völlig entleerte, hochliegende Dampfer so viel Sandballast übernehmen, daß er bei schwerem Wetter gut manövrieren konnte. Da diese Arbeiten mindestens eine Woche beanspruchten, stand es bei mir sofort fest, daß diese Zeit ausgenutzt werden mußte, um für unseren Dampfer auf der Werft möglichst viel zu besorgen. Es war doch ganz bestimmt höchst wertvoll, „Glyndwr" auch mit Funkentelegrafie auszurüsten, eine kleine Motorenwerkstatt an Bord einzurichten und die Unterkunftsräume für das technische und seemännische Personal gründlich instand zu setzen.

Tag und Nacht wurde in drei Schichten gearbeitet,

und schon waren aus dem einen Ladebaum zwei geworden, so daß man jetzt auf dem Vorderdeck auch noch zwei Flugzeuge einsetzen konnte. Das Schiff war geradezu umlagert von Seeleuten, die bei der Werft eingezogen waren und gern an die Front wollten. Und dafür hatte gerade ich das allergrößte Verständnis.

„Herr Fähnrich, können Sie mich denn nicht mitnehmen? Ich bin Artilleristenmaat und hätte so gern ein Bordkommando."

„Wir haben ja gar keine Artillerie an Bord."

„Dem ist schnell abzuhelfen, Herr Fähnrich. Ich weiß auf der Werft zwei 3,7-Schnellfeuer-Kanonen, die kann man doch gut an Bug und Heck einbauen und ist dann wenigstens nicht ganz wehrlos."

So etwas ließ ich mir nicht zweimal sagen, und da die Oberwerftdirektion bereitwilligst alles zur Verfügung stellte, ging es auch sofort an den Einbau. Bald wimmelte mein Dampfer nur so von Werftarbeitern, und was wurde da alles im Handumdrehen geschaffen! Eine funkelnagelneue F.-T.-Bude wurde am Schornstein eingebaut, eine Antenne zwischen den Masten gezogen, die Brücke erhielt ein neues Kartenhaus und neue Kompasse, unter Deck entstanden eine Munitionskammer, ein Lagerraum für Öl und Benzin, eine Motorenreparaturwerkstatt, die Wohnräume für das seemännische und das technische Personal wurden erweitert.

Meine erste telefonische Meldung an Gorrissen über

den Stand der Arbeiten war wohl ziemlich unklar, denn mir war selbst nicht wohl bei alledem, was ich da ohne Befehl und Wissen meines Vorgesetzten unternommen hatte. Aber Gorrissen verstand den Tatendrang seines Fähnrichs, denn er schickte mir noch einige Leute von der Seeflugstation zu meiner Unterstützung. Nach einer Woche, in der ich buchstäblich nicht aus den Kleidern gekommen war, konnte ich Dampfer „Glyndwr" klar melden.

Jedoch das dicke Ende kam nach. Ich hatte natürlich nicht mit Versprechungen an die Werftarbeiter gekargt, um nur ja das Beste von den Werftbeständen möglichst schnell eingebaut zu erhalten, so daß mein Herr Stationsleiter, als er an Bord eintraf, sich einer bunt zusammengewürfelten Menge gegenübersah, die alle behaupteten, der Herr Fähnrich habe ihnen bestimmt versprochen, daß sie mitgenommen würden.

„Fähnrich, sind Sie denn größenwahnsinnig geworden?" hieß es vor all den hoffnungsvoll angetretenen künftigen Seehelden, „was soll ich denn mit all den Leuten? Damit kann man ja zwanzig Schiffe bemannen." Und vorbei war es mit der herrlichen Autorität des „stellvertretenden Flugzeug-Mutterschiff-Kommandanten".

Aber Gorrissens Mienen erhellten sich, als ich ihm nun das Schiff zeigte. Wir waren „schwer armiert", zwei 52,2-Zentimeter-Schnellfeuerkanonen zierten Bug und

Heck, und je zwei 3,7-Zentimeter-Maschinenkanonen waren an Steuer- und Backbord eingebaut. Da waren sämtliche Navigationsinstrumente, ein Scheinwerfer, Kartenmaterial der Ostsee, Signalflaggen, ein Motorboot zum Schleppen der Flugzeuge, neue Kojen mit Matratzen und Bezügen. Eß- und Waschgeschirre für die Mannschaften, Kombüseneinrichtung, Kommandantenschlafraum und Messe vorhanden, ja sogar lange Bambusstangen, an den Enden mit Filz umwickelt, lagen bereit, um ein an Bord zu nehmendes Flugzeug von der Bordwand frei zu halten.

Daß ich mir das nicht alles selbst ausgedacht hatte, brauchte ja mein Herr Stationsleiter nicht zu wissen, denn die guten Ideen stammten meist von den getreuen Mitarbeitern der Werft, die sich damit mein Versprechen, an Bord kommandiert zu werden, erkauft hatten.

Schließlich wurde Gorrissen restlos dadurch versöhnt, daß mein getreuer Helfer, der Artilleristenmaat, seine freihändig gegriffene Werftbesatzung an unseren Geschützen antreten ließ und „Klar Schiff zum Gefecht!" vorexerzierte. Das hatte der gute Mann mit seinen Leuten in irgendeinem Geräteschuppen an einem alten Geschütz einexerziert, da an Bord, wo sich alles mit Schweißbrennern und Niethämmern im Wege stand, keine Möglichkeit dazu gegeben war.

„Wir werden das Schiff sofort in Dienst stellen und der vorgesetzten Behörde melden, daß wir nunmehr in

der Lage sind, mit unseren Flugzeugen den nordöstlichen Teil der Ostsee bis Gotland und zum Finnischen Meerbusen aufzuklären", lautete v. Gorrissens abschließendes Urteil.

Als am nächsten Morgen Flagge und Wimpel auf S. M. S. „Glyndwr" gehißt wurde, hatte die deutsche Kriegsmarine das erste Flugzeugmutterschiff in Dienst gestellt.

Nun war es endlich so weit, daß mein so sehnlicher Wunsch „'ran an den Feind" in Erfüllung gehen sollte. Schon nach kurzer Zeit waren Flugzeug- und Bordbesatzung so eingeübt, daß das An-Bord-Nehmen und Aussetzen eines Flugzeuges tadellos funktionierte. Ich wurde als Beobachter v. Gorrissens auf Rumpler-Doppeldecker „Kiel 51" mit S. M. S. „Glyndwr" in Memel stationiert, von wo aus wir fast täglich das Seegebiet bis nach Gotland hin nach feindlichen Streitkräften und Minensperren abzusuchen hatten. Diese eintönige Aufgabe wurde angenehm unterbrochen durch zahlreiche Aufklärungsflüge längs der russischen Küste, wobei wir Bomben mitnehmen durften, um die militärischen Anlagen Libaus zu zerstören.

Die Gefangennahme

„Maschine 51 klar zum Aussetzen!“

Diese Meldung brachte mir eine Ordonnanz in die Messe des Flugzeugmutterschiffs, wo ich gerade Unterricht in Funkentelegrafie zu geben hatte.

Heute galt es, ein englisches Unterseeboot zu suchen, das sich im Hafen von Libau verkrochen haben sollte. Als ich an Deck kam, war meine Maschine schon klar zum Starten. Schnell nahm ich meine Karten und Navigationsinstrumente und kletterte in meinen Beobachtersitz. Ich überzeugte mich, daß Bomben usw. ordnungsgemäß verstaut waren, und meldete dann meinem Flugzeugführer v. Gorrissen: „Flugzeug klar zum Starten!“

Schon brauste die Maschine über die spiegelglatte See; ein letztes Mützenschwenken der an der Reling stehenden Besatzung, und leicht hob sich unser Vogel von der Wasserfläche. Keiner von allen, die uns da heiter nachwinkten, ahnte, daß dieser Flug in der Morgenfrühe des 6. April 1915 für uns beide der Anfang einer überaus schweren und trüben Zeit werden sollte und einer Zeit, reich an Abenteuern aller Art.

*

Alles klappte vorzüglich. Dank unserem guten einhundertfünfzigpferdigen Benzmotor stiegen wir schnell und schwebten nach kurzer Zeit in tausend Meter Höhe über der tiefblauen See dahin. Es war ein herrlich klarer, frischer Frühlingsmorgen, der eine fast unbegrenzte Fernsicht erlaubte.

Wohl gegen zwei Stunden flogen wir so dahin, mit Kurs NNO, eifrig ausspähend nach englischen U-Booten oder russischen Seestreitkräften, ohne jedoch das geringste entdecken zu können. Dann änderten wir Kurs auf die russische Küste zu. Bald kamen das Land und die großen Eisfelder vor dem Hafen von Libau in Sicht. Nun hieß es höher gehen, um den feindlichen Schrapnell- und Gewehrkugeln auszuweichen.

Doch heute hatten wir unserer treuen Maschine, die uns bisher auf allen Flügen getragen hatte, in unserem Tatendrange zu viel zugemutet. So viel Bomben konnte sie nun doch nicht schleppen, sie setzte daher jeder unserer verzweifelten Anstrengungen, über zwölfhundert Meter zu steigen, ein hartnäckiges Nein! entgegen. Und so mußten wir denn in dieser Höhe über die feindlichen Linien gehen, um unseren Auftrag auszuführen. Bald belehrten uns die immer näher liegenden Schrapnellwölkchen und die trotz des Motorengeräusches deutlich wahrnehmbaren Geschoßexplosionen, daß wir doch zu wenig vorsichtig gewesen waren.

Aber ein Umkehren gab es bei uns natürlich nicht.

Erst mußte ich mich überzeugen, ob die Agentennachricht über das englische U-Boot den Tatsachen entsprach, denn ich konnte doch nicht nach Hause kommen, ohne meinen Auftrag durchgeführt zu haben.

Es war schwer, etwas auszumachen, da im Hafen mehrere Fahrzeuge lagen und auch einige bei einer früheren Beschießung durch S. M. S. „Augsburg" versenkte Dampfer, die mit ihren Aufbauten über die Wasserlinie ragten, leicht mit einem U-Boot verwechselt werden konnten. Die uns beschießende Batterie war dagegen gut auszumachen. Also wird diese Batterie erst einmal mit Bomben zum Schweigen gebracht und dann tiefer gegangen, um den Hafen besser absuchen zu können.

Schnell war Gorrissen auf die Batterie eingewinkt. Der Kurs ging gerade über die Bahnhofsanlagen.

Wieviel Züge da stehen!

Da werden ja Truppen ausgeladen! Und schon sausten die ersten Bomben auf den Bahnhof. Die uns beschießende Batterie war vergessen. Schnell einen Kreis geschlagen und einen zweiten Anlauf auf den Bahnhof gefahren!

„Getroffen", brüllte ich, als hätte Gorrissen mich bei dem Motorenlärm verstehen können. Eine große Staubwolke stieg mitten aus dem Bahnhofsgebäude auf.

Plötzlich ein scharfer Knall, die Maschine bäumte sich steil auf, und der Motor raste mit unheimlicher Tourenzahl. Gorrissen stellte sofort die Zündung ab, ging in Gleitflug über und brachte die Maschine wieder in Ruhe. Ich hatte zuerst angenommen, daß wir einen Volltreffer in den Motor bekommen hätten; nun zeigte sich vielmehr, daß unser Propeller weggeflogen war und daß er dabei einen Schwimmer mitgerissen hatte.

Jetzt gab es nur zwei Möglichkeiten. Entweder wir versuchen, die Maschine auf Land zu setzen, oder wir gehen in flachem Gleitflug möglichst weit nach See hinaus. Vielleicht können wir uns an den Trümmern der Maschine über Wasser halten, bis uns die sicher von Memel nach unserer Suche auslaufenden Fahrzeuge gefunden haben. Eine glatte Landung auf See war bei dem zertrümmerten Schwimmer ausgeschlossen, und ein Wasserflugzeug auf Land setzen ist eben auch eine kitzlige Sache. Wenn wir auch in diesem letzteren Falle mit heilen Knochen davonkommen würden, so war doch unsere Gefangennahme unvermeidlich. Also lieber auf See gehen und lieber ertrinken, als den Russen in die Hände fallen!

Dies waren die Erwägungen eines Augenblicks:

Hinaus denn auf See!

Während des Gleitflugs vernichtete ich schnell meine Geheimkarten und Signaltafeln, steckte die Signalpistole zu mir und band den Gurt mit Leuchtpatronen um den Leib; denn sie konnten uns vielleicht später noch von Nutzen sein.

Kurz über Wasser kletterte ich auf den noch heil gebliebenen Schwimmer, um das unvermeidliche Überkopfgehen beim Landen abzuschwächen. Gorrissen machte eine musterhafte Landung, und langsam neigte sich die Maschine beim Auslaufen nach vorn über.

Mein Führer flog in großem Bogen von seinem Sitz, und trotz der kritischen Lage, in der ich mich befand, mußte ich seinen tadellosen Kopfsprung bewundern.

Ich versuchte, möglichst schnell auf die Rückseite des Flugzeugs zu kommen, doch verfing ich mich in den Spanndrähten und schluckte, gerade zu der Zeit ungefähr, wo es sonst den Morgenkaffee gab, eine gehörige Portion Seewasser. Als ich endlich wieder an die Oberfläche kam, galt mein erster Blick dem Kameraden; und da kam er auch schon in langen Stößen angeschwommen. Ich kletterte auf die Trümmer des Flugzeugs und zog meinen Leidensgefährten nach, der schon ganz erstarrt war.

Da saßen wir nun beide, durchnäßt und frierend, und machten krampfhafte Anstrengungen, uns gegenseitig einzureden, es ginge uns eigentlich ganz gut. Wir überlegten und rechneten aus, daß wir auf den Trümmern uns noch ungefähr zwei bis drei Stunden über Wasser halten könnten; bis dahin also „mußte irgend etwas geschehen".

In einiger Entfernung trieb eine große Eisscholle, doch war sie zu weit von uns entfernt; auch waren wir

mit der Lebensweise der Eskimos nicht vertraut genug, um uns häuslich darauf niederzulassen.

Allmählich sackte die Maschine tiefer; schon ging die Dünung über uns hinweg, und noch immer keine Aussicht auf Rettung! Auch konnten wir uns kaum mehr festhalten, da wir beide in dem eiskalten Wasser völlig erstarrt waren.

Plötzlich — wir mochten wohl drei Stunden getrieben haben — sahen wir ein Ruderboot auf uns zukommen. Unsere erste Frage war: „Freund oder Feind?" Als unverbesserliche Optimisten nahmen wir natürlich das erstere an und suchten uns gegenseitig davon zu überzeugen.

„Die Russen haben ja hier an der Küste gar keine Ruderboote."

„Bei dem Bullenwind geht's ja mit Affenfahrt nach Süden!"

„Und bei der Strömung erst recht!"

„Und dann treiben wir ja auch schon furchtbar lange, mindestens fünf Stunden."

„Na, nach meinem Hunger zu schließen, müßten es mindestens schon sechs sein!"

Zweifellos hätten wir noch eine Menge weiterer triftiger Gründe für die Berechtigung unserer Hoffnungen angeführt, wenn nicht plötzlich über unsere Köpfe hinweg Gewehrkugeln gepfiffen hätten.

„Die denken gewiß, wir seien Russen!"

Aber das klang schon nicht mehr so überzeugt wie vorher. Und nun wurde von dem Boot aus Salve auf Salve auf uns abgegeben. Doch wie durch ein Wunder gingen alle Kugeln neben uns ins Wasser. Langsam kam das Boot näher, und bald konnten wir Einzelheiten erkennen. Am Bug stand ein baumlanger Kosak, der offenbar den kühnen Vorstoß gegen uns leitete.

Aus hundert Meter Entfernung wurden die Verhandlungen eröffnet. Ein großer Wortschwall von seiten des Kosaken, aus dem ich nur zwei Worte verstehen konnte: „Ruski? — — Pruski?"

Nachdem der Kosak seine anscheinend wohlstudierte Rede beendet hatte, hielt ich es für zeitgemäß, nun meinerseits die nötigen Aufklärungen zu geben. Ich brüllte: „Nix Ruski! — Nix Pruski!" Was ich ihm sonst noch sagte, verbietet mir der Anstand, hier zu wiederholen. Wieder folgte eine lange Rede des Kosaken, die wir nicht verstanden und der wir darum keine Bedeutung beilegten. Bald aber wurde es klar: man hatte uns aufgefordert, uns zu ergeben. Denn als von unserer Seite nichts erfolgte, fingen die Kerle wieder an zu schießen, und unter ständigem Gewehrfeuer kam das Boot ganz dicht an uns heran, so daß uns schließlich nichts übrigblieb, als unterzutauchen, um nicht getroffen zu werden.

Erst in unserer unmittelbaren Nähe hörten sie mit dem Schießen auf und forderten uns durch Gesten auf,

in das Boot zu kommen. Notgedrungen mußten wir dieser Einladung Folge leisten. Schweren Herzens schwammen wir mit dem letzten Aufgebot unserer Kräfte hinüber.

Man zog uns ins Boot.

Völlig erschöpft sanken wir nieder, beherrscht und bedrückt von dem einzigen Gedanken:

„Kriegsgefangen!"

Libau — Wilna — Petersburg

Der erste Fluchtversuch

Doch gar lange sollten wir hier im Boot nicht in Ruhe bleiben. Nach einer Beratung der Bootsbesatzung, die aus Zivilisten bestand, mit den Soldaten wurde beschlossen, unsere Kleider nach Waffen und sonstigen Kostbarkeiten zu durchsuchen. Großen Eindruck machte hierbei meine gefundene Signalpistole, die von Hand zu Hand ging und den Russen wohl als ein fürchterliches Mordinstrument vorgekommen sein muß. Die uns abgenommenen Habseligkeiten wurden dann gleich ehrlich-brüderlich aufgeteilt.

Nach etwa einer Stunde Ruderns gelangten wir an Land. Hier hatte sich schon eine große Menge Soldaten versammelt, um uns mit Triumphgeheul zu empfangen. Ein Bauernwagen, mit zwei kleinen Kosakenpferdchen bespannt, brachte uns zum Hause eines russischen Offiziers, wo wir infolge der großen körperlichen Anstrengungen und der Kälte in den nassen Kleidern gänzlich erschöpft zusammenbrachen. Man gab uns etwas heißen Tee und Brot, auch durften wir unsere nassen Kleider ausziehen.

Inzwischen war durch den russischen Offizier ein Dolmetscher geholt worden, und es begann nun das erste Verhör. Hauptsächlich wollte der Russe wissen, ob wir die Flieger seien, die mehrmals auf Libau Bomben geworfen hätten.

Nach einem längeren, aber ergebnislosen Verhör entfernte sich der Dolmetscher.

Da niemand mehr anwesend war, der uns verstehen konnte, berieten wir alsbald eingehend, was wir bei allen kommenden Verhören aussagen wollten. Und jetzt wurde auch gleich der erste Fluchtplan entworfen: Wir waren nur ungefähr dreißig Kilometer hinter der russischen Linie, eine Strecke, die sich in einer Nacht bequem zurücklegen ließ. Längs der Straße Polangen—Libau, die ich von meinen Erkundungsflügen genau kannte, ziehen sich Wälder hin, die uns bei einer Verfolgung guten Schutz bieten konnten. In dem Hause des Offiziers befanden sich außer ihm nur noch sechs bis acht Soldaten, die wir mit Hilfe seines Revolvers, den er vor uns auf dem Tische hatte liegen lassen, hofften überwältigen zu können. Ungünstig für uns war aber unsere augenblickliche große Körperschwäche. Wir hätten in unseren nassen Kleidern bei der strengen Kälte kaum einige hundert Meter weit laufen können. Also mußten wir zunächst danach trachten, unsere Kleider zu trocknen und uns tüchtig durchzuwärmen. Aber dazu bot sich leider keine Gelegenheit mehr.

Bei Einbruch der Dunkelheit wurden wir wieder auf unsern Bauernwagen verstaut, vor und hinter uns je zwei Infanteristen mit aufgepflanztem Seitengewehr, voraus ein Kosak zu Pferd, je zwei an Backbord und Steuerbord; den Schluß bildete wiederum ein berittener Kosak.

Nach etwa zwei Stunden hielten wir an einem Bauerngehöft. Da wir ganz steifgefroren waren, führte man uns in eine Wachstube, die mit betrunkenen Soldaten angefüllt war. Hier konnten wir uns etwas aufwärmen und hatten die Möglichkeit, einen neuen Fluchtplan zu besprechen. Da wir anscheinend noch in dieser Nacht weitertransportiert werden sollten, mußten wir unter allen Umständen versuchen, uns vor Tagesanbruch davonzumachen, weil sich unser Transport immer mehr von der deutschen Grenze nordwärts entfernte. Wir wollten also versuchen, den vor uns auf dem Wagen sitzenden Wachmannschaften die Gewehre zu entreißen, alles niederzuschießen, was sich uns in den Weg stellte, und dann in der Dunkelheit nach der Küste, die sich nur einige hundert Meter westwärts von unserem Wege hinzog, hinunterzulaufen. Wenn wir dann während der Nacht immer an der Küste entlang nach Süden gingen, würden wir die Orientierung nicht verlieren. Auch konnten wir bei dem einsetzenden Schneefall am Rande des Wassers, das den Schnee in einen Eisbrei verwandelte, am besten unsere Spuren verwischen. Gorrissen glaubte zwar, daß wir viel zu entkräftet seien,

um längere Zeit ein schnelles Tempo durchhalten zu können, aber er war darin mit mir völlig einig, daß wir lieber umkommen wollten, als endgültig in Gefangenschaft geraten.

Nach kurzem Aufenthalt wurden wir wieder hinausgeführt und mußten zu unserem Schrecken feststellen, daß man uns nicht mehr auf demselben Wagen weiterzutransportieren gedachte, sondern daß wir jetzt getrennt jeder auf einen kleinen Bauernwagen gebracht wurden. Hinzu kam noch, daß ein paar rohe Kerle, anscheinend Tscherkessen, mit Telefondrähten angelaufen kamen, um uns die Hände auf den Rücken zu binden und unsere Beine sachgemäß an den Sprossen des Leiterwagens festzuzurren. Dadurch war uns auch die Möglichkeit genommen, unsere steifgefrorenen Glieder durch Reiben zu erwärmen. Der einzige Vorteil für unsere Fluchtabsichten bestand darin, daß, da die Wachmannschaft nicht vergrößert wurde, jetzt auf jeden Wagen vor und hinter uns nur noch ein Infanterist kam. Ich hatte gleich beim Gefesseltwerden die Armmuskeln möglichst angespannt und auch die Beine hin und her bewegt, so daß die Schlingen so locker saßen, daß ich mich bei der herrschenden Dunkelheit sehr schnell unbemerkt von den Telefondrähten freimachen konnte.

Langsam setzte sich unsere kleine Karawane wieder in Bewegung. Voraus ritten drei Kosaken, dann kam mein Wagen mit einem dick vermummten Kutscher und je

einem Infanteristen vor und hinter mir, danach Gorrissen auf dem zweiten Wagen in derselben Aufmachung. Den Beschluß bildete ein weiterer berittener Kosak. Das Schneegestöber wurde immer dichter, so daß ich gerade noch meinen Kutscher auf dem Bock erkennen konnte; von den Kosaken und auch von Gorrissens Wagen war nichts mehr zu sehen. Der vor mir sitzende Infanterist hatte sein Gewehr schräg vor sich gestellt, den Kragen seines Mantels bis zur Mütze hochgezogen und seine Hände in den Ärmeln seines Mantels verstaut.

Jetzt mußte es gelingen! Wenn nur Gorrissen im zweiten Wagen, der nach dem Geklapper dicht hinter mir sein mußte, rechtzeitig aufmerksam wird! Denn bin ich erst einmal vom Wagen herunter, muß ich wegen der berittenen Kosaken sofort loslaufen, und dann können wir uns bei diesem Schneetreiben in der Dunkelheit womöglich nicht finden. Aber ich kann ihm doch nicht zurufen, daß es jetzt losgehen soll. Mir klopfte das Herz zum Zerspringen, denn ohne Gorrissen zu fliehen, kam nicht in Frage.

Da veränderte sich plötzlich die Situation. Vor uns hörte man ein Krachen und Fluchen, anscheinend war ein Kosak mit dem Pferd gestolpert. Gleich danach brachen auch unsere Pferde ein, und mein Wagen neigte sich zur Seite. Wir hatten in der Dunkelheit wohl den Weg verfehlt und waren auf einen nicht ganz zugefrorenen Tümpel oder Bach geraten.

Ich greife mit beiden Händen nach dem vor mir sitzenden Soldaten, als ob ich mich an ihm festhalten will, und schon kullern wir kopfüber aus dem halb umgekippten Panjewagen. Mein Mann kriegt seine steifen Hände nicht schnell genug aus den Ärmeln frei, wodurch ich ihn beim Fallen unter mich drücken kann, so daß er mit dem Kopf auf den Boden aufschlägt. Nun schnell hoch und weggelaufen! Im Aufrichten will ich gerade brüllen: „Gorrissen, los!", da stößt der hinter mir auf dem Wagen postierte Soldat, der wohl beim Umkippen rechtzeitig abgesprungen war, mit dem aufgepflanzten Seitengewehr nach mir. Ich fasse mit beiden Händen nach dem Bajonett, um dadurch den Stoß abzumildern, er war aber doch noch so heftig, daß ich hintenüberfalle.

Nun war auch der zweite Begleitmann wieder auf die Beine gekommen, man trat mit Füßen auf mich ein und schlug mit den Gewehrkolben nach mir. In einer üblen Verfassung wurde ich schließlich hochgerissen. Beide Handflächen waren durch das Bajonett aufgeschnitten, auch blutete ich heftig aus einer ziemlich tiefen Fleischwunde an der Brust. Die Kosaken waren von den Pferden gesprungen und umringten mich unter wüstem Geschimpfe.

Ich erwartete jeden Augenblick den Todesstoß mit dem Bajonett, doch schien der Soldat, den ich beim Aus-dem-Wagen-Fallen gepackt hatte, den Vorgang so zu erklären, als habe ich mich beim Umstürzen des Karrens

wirklich nur an ihn anklammern wollen. Man beruhigte sich allmählich und stieß mich schließlich auf den Wagen, der inzwischen aufgerichtet worden war. Ob der Soldat aus Mitleid mit mir oder weil er tatsächlich selbst daran glaubte, daß ich mich nur an ihm habe festhalten wollen, mein Leben rettete, vermag ich nicht zu sagen, da ich nichts von dem, was da geredet wurde, verstehen und nur aus den aufgeregten Gesten der um mich Stehenden Schlüsse ziehen konnte. In der allgemeinen Verwirrung bemerkte man nicht, daß ich mich von meinen Fesseln befreit hatte.

Da lag ich nun wieder in dem Karren, blutend und zerschunden und kaum mehr in der Lage, ein Glied zu rühren. Was aus Gorrissen geworden war, ob er den allgemeinen Aufruhr zur Flucht hatte benutzen können, wußte ich nicht, doch schien es nicht wahrscheinlich, da sich die Karawane bald wieder in Bewegung setzte.

So müssen wir wohl die ganze Nacht hindurch gefahren sein. Genau kann ich mich dessen nicht mehr entsinnen, denn infolge der Schmerzen, der Erschöpfung und der großen Kälte muß ich wohl für lange Zeit das Bewußtsein verloren haben. Erst bei Tagesanbruch kam ich wieder zu mir, als man gerade dabei war, mir die Augen zu verbinden. Ich fühlte, daß ich jetzt mit einem Sack zugedeckt wurde. Wir näherten uns also der Festung Libau. Von Zeit zu Zeit wurde der Sack hochgehoben, und ich schloß aus dem Gewirr von Stimmen, das um

mich her ertönte, daß meine Begleitmannschaft mich der Bevölkerung von Libau als Schaustück vorführte.

Als man mir endlich das Tuch von den Augen nahm, stand der Wagen vor einem großen Gebäude mitten in der Stadt. Die Straßen waren dicht mit Militär besetzt, das die neugierigen Zuschauer zurückdrängte. Wir mußten aus dem Wagen gehoben werden, da keiner von uns mehr aufrecht stehen konnte.

Ein Deutsch sprechender Polizeioffizier stürzte auf uns zu, schrie uns an, wir sollten uns sofort ausziehen, und machte uns die erfreuliche Mitteilung, daß wir Räuber seien, die unschuldige Frauen und Kinder mordeten, weshalb wir sofort gehängt werden sollten. Wir waren glücklicherweise beide viel zu apathisch, als daß seine Wutäußerungen Eindruck auf uns gemacht hätten. Zwei Gendarmeriewachtmeister halfen uns dann beim Ausziehen, d. h. sie rissen uns einfach die Kleider vom Leibe, um sie peinlich genau zu untersuchen. Futter und Taschen wurden dabei der Einfachheit halber kurzerhand herausgerissen. Der eine Wachtmeister fand bei mir noch ein höchst verdächtiges Instrument, das er triumphierend seinem Vorgesetzten brachte. Der untersuchte es mißtrauisch mit spitzen Fingern, und siehe — es war ein Penkala-Bleistift.

Nach dieser Untersuchung erhielten wir den Befehl, uns wieder anzuziehen. Da dies dem gebietenden Herrn nicht schnell genug ging, beliebte es ihm, Gorrissens

Tatkraft durch den Wurf mit einem Stiefel aufzumuntern.

Hierauf wurden wir in ein Zimmer eingesperrt. Die nächste Frage war: „Werden wir nun gleich gehängt, oder sollen wir erst noch weiter im Hungern ausgebildet werden?"

Nach einiger Zeit kam ein höherer Seeoffizier zu uns, anscheinend der Hafenadmiral von Libau. Das war der einzige vornehme Russe, mit dem ich während meines Aufenthaltes in Rußland und Sibirien zu tun hatte. Er entschuldigte sich sofort, und zwar in fließendem Deutsch, wegen der Behandlung, die uns widerfahren war, und gab seinem Bedauern Ausdruck, daß er nichts für uns tun könne. Seine Frau sei Deutsche, er selbst Balte, und das errege ohnehin schon den Argwohn der Bevölkerung. Meine Bitte um Essen und trockene Wäsche versprach er zu erfüllen. Zum Abschied sagte er uns: „Ich achte Sie als tapfere Offiziere, die für ihr Vaterland taten, was ihnen befohlen war, und bedaure aufrichtig, daß man Sie hier als Räuber behandeln wird. Doch steht es nicht in meiner Macht, etwas für Sie zu tun."

Und wie man Räuber behandelte, darüber hatte uns ja zuvor schon der „freundliche" Polizeioffizier aufgeklärt!

Eine Ordonnanz des Admirals brachte uns dann auch Tee und belegte Brote. Wir stürzten uns mit Heißhunger darauf, obwohl wir nach den uns gemachten Eröffnungen diese Mahlzeit für unsere letzte halten mußten.

Inzwischen hatte es sich wohl unter der Bevölkerung herumgesprochen, wir seien die Flieger, denen Libau die letzten Bomben zu verdanken habe. Denn als wir zum Bahnhof kamen, waren die Straßen durch Militär abgesperrt, weil die Menge uns zu lynchen drohte. Zu unserer großen Genugtuung konnten wir den Erfolg unseres letzten Bombenangriffs an dem fast völlig zerstörten Bahnhofsgebäude feststellen. Auch war es sicher kein Zufall, daß eine große Arbeiterkolonne Schienen auswechselte und wir über verschiedene Geleise hinweg bis zu einem hinter dem Bahnhof fahrbereit stehenden Zug laufen mußten.

Wir wurden in einen Eisenbahnwagen vierter Klasse verladen, dessen Fenster mit Brettern vernagelt waren. Bewachung: ein Gendarmerieoffizier, zwei Wachtmeister und acht Infanteristen. Kurz vor der Abfahrt des Zuges erschien unser guter Hafenadmiral nochmals im Wagen und legte wortlos ein kleines Päckchen zwischen uns. Es enthielt eine Unterhose und ein Hemd. Während der fünftägigen Fahrt bis Petersburg haben wir dann das Hemd und die Hose brüderlich wechselnd getragen. War dabei der eine an der Reihe, so mußte natürlich der andre so lange in dem feuchten Unterzeug, das bei der Kälte nicht trocknen wollte, frieren.

Um uns auf andere Gedanken zu bringen — wir konnten ja nicht die Gegend betrachten —, versuchten wir vergeblich, mit unseren Bewachungsmannschaften ein

Gespräch anzuknüpfen. Ich erbat schließlich durch Zeichen ein Stück weißes und ein Stück braunes Papier und riß davon je neun Stück ab. Dann wurde auf die Bank die Figur der „Mühle" gezeichnet, und schon war ein Unterhaltungsspiel im Gange. Die Russen umstanden uns mit großen Augen, und ich bemerkte später, daß sie sich die Papierschnitzel eingehend betrachteten.

Nach zwei Tagen wurde uns bedeutet, wir sollten aussteigen. Da unsere Wachmannschaften immer von „Petrograd" gesprochen hatten, nahmen wir an, daß wir schon in Petersburg angekommen seien. Es war Nacht, und so kamen wir unbelästigt zu einer alten Kaserne. Dort trafen wir etwa hundert deutsche gefangene Soldaten und einige deutsche Offiziere, die uns darüber aufklärten, daß wir in Wilna seien. Wir gaben einem deutschen Offizier gleich unsere Adressen und baten ihn, wenn er nach Friedensschluß wieder nach Hause käme, sich nach uns zu erkundigen. Für den Fall, daß wir nicht aus der Kriegsgefangenschaft zurückgekehrt seien, hätten uns die Russen zum Tod verurteilt.

Am nächsten Morgen wurden wir beide im Triumph durch Wilna geführt und schließlich zu eingehendem Verhör auf die Kommandantur gebracht. Hier wurden wir, jeder einzeln, über zwei Stunden ausgefragt. Am meisten wunderten sich die Russen, daß wir in Deutschland über ihren Einfall in Ostpreußen und über den Fall von Przemysl genau Bescheid wußten, während man bei

ihnen selbst ja nur wirkliche oder vermeintliche Siege bekanntgab. Als ich ihnen gar erzählte, daß man in Deutschland ganz bestimmt mit einem Sieg über Rußland, England und Frankreich rechnete, schüttelten sie ungläubig die Köpfe. Was ich ihnen über Unterseeboote und Flugzeuge erzählte, das wurde alles aufs genaueste notiert. Nach dem Verhör ging's wieder zur Bahn, und nach einigen weiteren Tagen waren wir nun wirklich in Petersburg.

Petersburg!

Wie sehnsüchtig hatte ich früher immer gewünscht, diese Stadt einmal kennenzulernen! So allerdings hatte ich mir meinen Einzug nicht vorgestellt. Auf dem Bahnhof ungeheures Gewühl von Offizieren und Soldaten. Schmierige Popen mit langen Haaren, wohl seit der Weihe nicht mehr gewaschen, englische, japanische, französische Offiziere in pompösen Gala-Uniformen gaben dem Bahnhof ein überaus buntes Aussehen. Recht guten Eindruck machte die Bahnhofswache, die aus schön gewachsenen, stämmigen Kosaken bestand.

Der uns begleitende Gendarmerieoffizier war der Held des Tags. Mitten auf dem Bahnsteig schilderte er den Umstehenden, wie er uns beide abgeschossen und nach erbittertem Kampf überwältigt habe. Lebhaft wurde er zu diesen Erfolgen beglückwünscht, und verschiedene Offiziere umarmten ihn als russischen Helden. Schade, daß wir so gar nicht Russisch sprechen konnten! Allzugern

hätte ich seinen Bewunderern sonst erzählt, daß die Verdienste ihres Helden eigentlich nur darin bestanden, daß er von Wilna nach Petersburg im selben Zug mit uns gefahren war; der hohe Herr war nämlich gleich in ein Abteil erster Klasse gestiegen und hatte es seinen Soldaten überlassen, uns bis Petersburg zu überwachen.

Vom Bahnhof fuhren wir in einem ausschließlich für uns bestimmten Straßenbahnwagen durch die Stadt. Die Häuser waren beflaggt; wahrscheinlich wurde wieder ein großer Sieg gefeiert. Ob der über uns beide? Es tat uns aufrichtig leid, daß wir endlich aussteigen mußten. Nun ging es durch verschiedene Posten zu einem wenig einladenden Gebäude hinter hohen Mauern.

Ein Offizier nahm uns hier in Empfang und brachte uns durch einen langen, abwärts führenden Gang in ein richtiges Verlies. Mindestens zehn schwere eiserne Türen mußten wir passieren, die alle wieder hinter uns verschlossen wurden, bis wir endlich vor zwei nebeneinanderliegenden eisernen Toren haltmachten. Sie wurden durch die davorstehenden Posten aufgeschlossen; aber es war ein langwieriges Unternehmen, da die Türen durch mehrere Schlösser und quergelegte eiserne Stangen gesichert waren.

Bis hierher hatte uns auch der Gendarmerieoffizier begleitet; mit einem Male setzte er eine sehr freundliche Miene auf und hielt eine lange Rede. Wir waren höchst erstaunt; hatte er doch während des ganzen Transportes

uns keines Blicks gewürdigt. Zum Schluß griff er in die Tasche und gab uns zweiundzwanzig Kopeken mit dem Bedauern, daß für jeden von uns die Hälfte bestimmt sei. Wir waren über den Edelmut des Mannes nicht wenig gerührt und konnten uns gar nicht denken, was ihn zu dieser aufopfernden Tat veranlaßt haben könnte. Das sollte uns später klar werden.

Man trennte uns. Die Türen waren inzwischen geöffnet worden. Wir wurden hineingestoßen, und dumpf fielen die schweren eisernen Riegel hinter mir ins Schloß.

In der Peter-Pauls-Festung

Erinnerungen aus meiner Knabenzeit wurden in mir wach, als ich, in den dunklen Raum eingepfercht, mich nur tastend bewegen konnte. Mit welcher Begeisterung hatte ich damals Sherlock Holmes gelesen! Hat man nicht auch da den unschuldigen Detektiv in ein Verlies geworfen, und ist er nicht in der Dunkelheit in einen unterirdischen Fluß gestürzt? Ja, ja, so war's. Auch wir waren über einen großen Fluß, anscheinend die Newa, gefahren, und gleich hinter der Brücke waren wir ausgestiegen! Nun fiel es mir auch wieder ein, daß ja in der berüchtigten Peter-Pauls-Festung, die zum Teil tief unter der Newa liegen soll, die lieben und getreuen russischen Untertanen des Zaren langsam zu Tod gemartert werden. Das kann ja schön werden!

Plötzlich hörte ich vor meiner Zelle dumpfe Schritte und dann Eisengeklirr. Jetzt werden wohl die schweren Ketten kommen, mit denen man mich an einen Pfeiler fesseln wird! schoß es mir durch den Kopf. Aber was ich hörte, war nur das Gerassel der Schlüssel. Meine Zelle wurde geöffnet. Irgend jemand rief: „Swiet!" („Licht!") Es wurde hell.

Ein Offizier trat herein und redete mich in deutscher Sprache an. Er eröffnete mir, daß ich bis zum Abschluß der Verhöre und bis zu meiner endgültigen Aburteilung in diesem Raum zu verbleiben habe. Er hoffe, ich werde mich hier recht wohl fühlen. Kochend vor Wut, sagte ich ihm unumwunden meine Meinung über eine solche unmenschliche Behandlung eines kriegsgefangenen deutschen Offiziers und verlangte, sofort den amerikanischen Konsul als den Vertreter der deutschen Interessen in Rußland zu sprechen. Ich beschwerte mich über die dunkle Zelle, forderte Licht und Essen, einen Arzt zur Behandlung meiner Wunde an der Brust und der inzwischen vereiterten Wunden in den Händen. Ferner verlangte ich Ersatz der mir bei meiner Gefangennahme gestohlenen Sachen, wie Geld, Ringe usw., um dafür Einkäufe machen zu können. Ganz erstaunt gab der Russe mir zur Antwort, ich habe es doch wunderschön und bekomme gut und genügend zu essen. Auf dem Transport sei ich als Offizier sehr gut verpflegt worden und habe jeden Tag einen Rubel und fünfzig Kopeken als Gefangenengehalt bekommen.

Nun wurde mir verschiedenes klar; unser wackerer Begleitoffizier hatte sowohl Verpflegungsgeld wie Gehalt in die eigene Tasche gesteckt und damit gerechnet, daß wir über diese Dinge ja nicht Bescheid wüßten oder doch bei unserer Unkenntnis der russischen Sprache uns wenigstens nicht beschweren könnten. Um sich aber auf alle

Fälle den Rücken zu decken, hatte er uns zum Abschied jene elf Kopeken gegeben, als „Rest" des Verpflegungsgelds. Ich teilte dies dem Offizier mit, er zuckte aber nur mit den Achseln; gegenüber solchen Vorkommnissen im heiligen russischen Reich die einzige Möglichkeit, sich zu äußern.

Eins hatte ich wenigstens erreicht: ich bekam Licht in meine Zelle. Ein in das Gewölbe eingelassenes eisernes Feldbett, eine Eisenplatte, anscheinend als Tisch gedacht, ein einfaches Waschbecken und eine ebenso einfache Vorrichtung zur Befriedigung der natürlichen Bedürfnisse: das war die ganze Ausstattung. Oben an der Decke ließ ein kleines vergittertes Loch spärliches Tageslicht herein.

Kleider und Unterwäsche wurden mir weggenommen; ich erhielt dafür Anstaltswäsche, Pantoffeln und einen blauen Kaftan — leider entbehrte ich des Spiegels, um mich in meinem malerischen Aufzug bewundern zu können.

Das Essen wurde mir durch eine kleine Klappe in der Tür gereicht. Über ihr befand sich ein schmaler Sehschlitz, durch den mich ständig ein Wärter beobachtete. Immer, wenn mein Blick auf die Tür fiel, traf mich dieses argwöhnische Auge, das einen zur Verzweiflung bringen konnte. Das Essen war übrigens recht gut: um neun Uhr morgens Tee und Brot, um zwölf Uhr Suppe, Fleisch und Kartoffeln, um sechs Uhr abends wieder Tee und Brot. Zum Mittagessen bekam ich Messer und Gabel, doch wurden sie mir gleich nach Gebrauch wieder

abgenommen. Nur einen Holzlöffel durfte ich dauernd behalten. Einmal suchte ich das Messer zu unterschlagen; darob entstand sofort große Aufregung.

Während der ersten acht Tage durfte ich von elf bis zwölf Uhr in einem kleinen Hof spazierengehen — die einzige Abwechslung und Erholung während der langen, eintönigen Zeit.

Hier im Hof traf ich auch mit Gorrissen zusammen, den man ebenso behandelt hatte wie mich. Übrigens hatten wir bereits am zweiten Tag herausgefunden, daß die Steinwände jeden Schall sehr gut weitergaben und es so ermöglichten, daß wir uns gegenseitig durch Klopfzeichen verständigten. Wir verabredeten diese Verständigung für die Zeit des Essenholens, während deren sich die Wärter von unseren Türen entfernten. Das Pochen mit dem Holzlöffel ergab einen hellen, das Klopfen mit der Faust einen dumpfen Schall. Wir kamen überein, daß nach den Regeln der drahtlosen Telegrafie hell kurz, dumpf lang sein sollte.

Diese gegenseitige Verständigung sollte uns noch große Dienste erweisen. Besonders nach den später einsetzenden, fast täglich sich wiederholenden Verhören konnten wir uns immer erzählen, was jeder von uns ausgesagt hatte, so daß wir nie miteinander in Widerspruch gerieten. Leider entdeckten unsere Wärter späterhin diese Art der Verständigung, und wir wurden auseinander gelegt. Nur gut, daß wir inzwischen eine neue

Möglichkeit herausgefunden hatten, um uns gegenseitig Nachrichten zukommen zu lassen.

Schon nach wenigen Tagen war ich in einer solchen Gemütsverfassung, daß mir der Tod wie eine Erlösung erschien. Nur der Gedanke: du darfst dich von den Russen nicht unterkriegen lassen! hielt mich noch aufrecht. Ich verlangte nun jedesmal, wenn mir mein Essen gereicht wurde, den Deutsch sprechenden Offizier zu sehen. Als er endlich kam, bat ich ihn, nach Hause schreiben zu dürfen. Das hat er mir denn auch gestattet. „Schreiben Sie, Sie seien in Petersburg, würden hier sehr gut behandelt und seien mit Ihrer Lage recht zufrieden! Nachrichten für Sie seien an den Kommandanten von Petersburg zu richten. Mehr dürfen Sie auf keinen Fall schreiben!" Augenscheinlich war es beabsichtigt, meinen wirklichen Aufenthaltsort zu verschleiern. Ich sagte ihm ferner, daß ich durch das dauernde Alleinsein, ohne irgendwelche Beschäftigung und ohne etwas lesen zu können, bald verrückt werden würde. Er versprach mir in der Tat Bücher aus der Gefangenenbibliothek, ein russisches Wörterbuch, Bleistift und Briefpapier. Schließlich erbat ich dieselben Vergünstigungen auch für meinen Kameraden, und das wurde mir ebenfalls zugesichert.

Da wir beide nicht Russisch verstanden, bekamen wir französische und italienische Bücher. Wir konnten immer je ein Buch aus der Bibliothek holen lassen; hatten wir es zu Ende gelesen, bekamen wir den nächsten Band.

Gleich im ersten Buch verstaute ich im Rücken einen längeren Brief an Gorrissen, in dem ich ihm mitteilte, in welcher Reihenfolge wir die uns zugänglich gemachten Bücher lesen wollten, damit wir so einen regelrechten Briefverkehr unter uns aufrechterhalten konnten. Dann wurde durch die Wand gemorst: Erster Band Novellen Maupassant bestellen. Achtung, Brief im Rücken! Welche Freude, als schon nach zwei Tagen eine Antwort des Kameraden auf dem gleichen Wege eintraf. Leider mußte er mir aber mitteilen, daß er dank dem Aufenthalt in dem dumpfen Raum und dem ewigen Stillsitzen — der Spaziergang im Hof war uns vor acht Tagen gestrichen worden — krank geworden sei und ziemlich hohes Fieber habe. Der Besuch eines Arztes habe ihm keine Erleichterung verschafft; auch sei er seelisch ganz zusammengebrochen. Der arme Kerl! Wie gern hätte ich ihm geholfen!

Bei der mangelhaften Gelegenheit, mich zu reinigen, bekam ich nach kurzer Zeit einen höchst lästigen Hautausschlag, der schließlich so schlimm wurde, daß ich erneut um einen Arzt bat. Der kam denn auch und untersuchte mich eingehend. Dann erzählte er mir eine lange Geschichte. Er sprach nur ganz wenige Worte Deutsch; was er eigentlich meinte, wurde mir nicht recht klar. Jedenfalls, so viel konnte und mußte ich leider aus der andauernd wiederkehrenden Redensart: „Da, da, Sie krätzen!" entnehmen: ich hatte Krätze! Wie erfreulich!

Und was verschrieb mir der weise Medizinmann? — Ein Abführmittel!

Er besuchte mich noch zweimal und stellte mit Genugtuung fest, daß die Krätze immer schlimmer wurde. Köstlich waren unsere Unterhaltungen. „Da, da, Sie krätzen!" — „Da, da, Sie Hornvieh, Sie ..." — Er, sehr freundlich, als hätte er alles verstanden: „Da, da, otschin karascho!" („Gewiß, sehr gut!") Ich habe, wie ich gestehen muß, bei diesen Zwiegesprächen das ganze Lexikon meiner Schimpfwörter ausgeschöpft und noch verschiedene neue hinzuerfunden. Ihm aber schien die Unterhaltung großen Spaß zu machen, und um seine Bildung zu zeigen, heuchelte er immer mit liebenswürdigem Lächeln inniges Verstehen. Ich habe diese widerwärtige Hautkrankheit, dank den russischen Militärärzten, fast ein ganzes Jahr mit mir herumgeschleppt.

Sehr gemein benahm sich ein Admiralstabsoffizier, der mich verhörte. Als er schließlich merkte, daß ich durch Kerker und Einzelhaft nicht kleinzukriegen war, versuchte er es durch Bestechung. Ich warf ihm einmal vor, daß die Russen ein niederträchtiges Pack seien, die kriegsgefangene Offiziere wie Verbrecher und Schweine behandelten.

Er entgegnete mir: „Sie können Ihre Lage sofort verbessern und einen wunderschönen Posten erhalten, Sie werden ganz frei sein, sobald Sie mir Angaben machen, die für mich von Wert sind."

Im Mittelalter spannte man die Opfer, denen man etwas erpressen wollte, in den Schraubstock. Die zivilisierten Russen haben ein noch wirksameres Verfahren. Sie werfen ihre Gefangenen in den Kerker, um sie durch lange Einzelhaft mürbe zu machen, bis sie zu Vaterlandsverrätern werden.

Die täglich sich wiederholenden Verhöre wurden immer unerträglicher. Jedes Wort wurde protokolliert, damit man mir im nächsten Verhör Widersprüche nachweisen konnte. Bald wurde ich angeschrien und bedroht, dann wieder in stundenlanges Kreuzverhör genommen.

Erstaunlich war dabei, wie gut die Russen über alles informiert waren. Einer der verhörenden Offiziere kannte sämtliche Namen der auf der Danziger Werft tätigen leitenden Herren. Er mußte fast täglich Nachrichten über die in der Werft im Bau oder in der Ausrüstung begriffenen Schiffe erhalten, und es war kaum möglich, ihm etwas vorzumachen.

Nur über den Verbleib des Kreuzers „Friedrich Karl" schien er nicht im Bilde zu sein, und gerade dafür interessierte man sich in Petersburg ganz besonders. Dieses Schiff, auf dem ich Anfang November 1914 mit einem Flugzeug mit Gorrissen an Bord eingesetzt wurde, war am 17. November auf eine Mine gelaufen und untergegangen. Die oberste Seekriegsleitung hatte den Untergang streng geheim gehalten und zur Irreführung der Russen, für die die Kenntnis dieser Schwächung unserer

Ostseestreitkräfte von großer Bedeutung sein mußte, war aus einem Dampfer durch Segeltuchattrappen bald die Silhouette eines zweiten „Friedrich Karl" entstanden, auf die Rußlands Danziger Agenten, da der Dampfer öfters vor Danzig erschien, tatsächlich hereingefallen waren.

Etwas von den wirklichen Geschehnissen mußte aber doch bis Petersburg durchgesickert sein, und deshalb wollten die Herren um jeden Preis den wahren Sachverhalt aus mir herausholen; denn ein junger Fähnrich war sich sicherlich der Tragweite seiner Aussagen nicht so bewußt wie der erfahrene Oberleutnant zur See v. Gorrissen.

Ich überlegte mir, daß die geschickten Ausfrager aus meinen Antworten letzten Endes doch noch richtige Schlüsse ziehen konnten, und beschloß daher, überhaupt nichts mehr zu sagen. Als ich nun hartnäckig schwieg und weder durch Drohungen noch durch zärtliche „Fragen nach dem Befinden" zu bewegen war, auch nur einen Laut von mir zu geben, wurde mir eines Tages eröffnet, ich sei zum Tode durch den Strang verurteilt, da ich wehrlose Zivilisten, die sich an keinen Kampfhandlungen beteiligt hätten, durch Bombenwürfe getötet hätte.

Ich war in meine Zelle entlassen.

Wehmütig hingen meine Augen an dem vergitterten Fensterchen an der Decke meines Verlieses und grüßten die letzten Lichtstrahlen des scheidenden Tages.

Sollte es wirklich mein letzter Tag gewesen sein?

Trotz aller Aufregung mußte mich die Müdigkeit übermannt haben, denn plötzlich schreckte mich das Rasseln von Schlüsseln vor meiner Zelle auf. Also war es doch keine leere Drohung.

Jetzt holen sie dich zum letzten Gang!

Diesmal wurde ich gefesselt, und dann ging es zu dem Saal, in dem die Verhöre stattgefunden hatten. Ich sah mich demselben Admiralstabsoffizier gegenüber, der mich schon bei den ersten Verhören durch Versprechungen zu Aussagen zu bewegen versucht hatte. Er wies durch einen Wink die Wärter hinaus. In der fahlen Morgendämmerung standen wir uns allein gegenüber.

„Haben Sie noch Wünsche?" fragte er mich.

Ich blieb stumm, denn sollte ich diesen Menschen um eine Gnade bitten, der die Gewährung ja doch nur von einem Verrat meinerseits abhängig machen würde?!

Wie recht ich hatte, bewiesen seine jetzt folgenden Ausführungen, die wiederum darin gipfelten, daß er mir eine Aussage entlocken wollte.

Ich blieb stumm.

Schließlich wurde meine Eskorte hereingerufen, und ich wurde in meine Zelle zurückgebracht.

Vorbei war es mit der jämmerlichen Verzagtheit der letzten Nacht. Und wenn sie mich dreimal hängen, mich sollen diese Schufte nicht kleinkriegen! Der trotzige Stolz war in mir erwacht, und alles war jetzt viel leichter zu ertragen.

Nur eines beunruhigte mich jetzt noch: Was war aus Gorrissen geworden? Zuletzt hatte er mich wissen lassen, daß er sich sehr schlecht fühle und andauernd hohes Fieber habe. In immer größer werdender Erregung suchte ich in jedem neuen Buch, das ich aus der Gefangenenbibliothek erhielt, nach einer Nachricht. Auch aus den Wachmannschaften, die mir das Essen brachten, war nichts herauszubekommen.

Sollte man ihn schon zu Tode gemartert haben? Erst später erfuhr ich, daß er nach vier Wochen in eine andere Festung gebracht worden war, weil die Russen die Versuche, ihn zu einer Aussage zu bewegen, schon früher als ergebnislos eingestellt hatten.

Endlich, nach langen sechs Wochen der Ungewißheit über mein Schicksal, erschien ein Deutsch sprechender Gefangenenunteroffizier mit meinen Kleidern und eröffnete mir, daß ich abtransportiert würde. Ich atmete auf, als wir das letzte Tor passiert hatten und ich wieder einmal unter freiem Himmel stand. Doch schon nach wenigen Schritten wurde vor einem neuen Tor haltgemacht, und man übergab mich der schnell herbeigeeilten Wachbesatzung dieses Gebäudes.

Alles machte hier einen viel freundlicheren Eindruck, auch schien die Bewachung des Eingangs weniger stark zu sein als in der Peter-Pauls-Festung. Wir passierten einen Gang, auf dem ein paar Infanteristen rauchend umherstanden, dann wurde ein Zimmer auf-

geschlossen, und als ich eintrat, sah ich mich zwei merkwürdigen Gestalten gegenüber. Zwei Männer mit langem Haupthaar und großen, wirren Bärten kamen auf mich zu, machten eine Verbeugung und stellten sich mir auf deutsch vor. Ganz entgeistert starrte ich die zwei seltsamen Erscheinungen an und vergaß dabei völlig, meinen eigenen Namen zu nennen. Doch da streckten sie mir schon beide die Hände entgegen.

„Nicht wahr, Sie sind Herr Killinger?"

Man denke sich: in Feindesland, in einer Anstalt, wo man sonst nur Zuchthäusler und Schwerverbrecher findet, kommen zwei Menschen, die aussehen wie Urwaldbewohner und die man nie zuvor gesehen hat, auf mich zu und nennen mich gleich beim Namen!

Es begann ein großes Fragen:

„Sind Sie denn Deutsche? Auch kriegsgefangen? Woher kennen Sie mich denn?"

Tausend Dinge wollte ich auf einmal wissen. Bald war die Sache klar: Obermaschinist L... und Obersteuermann Sch... gehörten zur Besatzung des Parseval-Luftschiffs „P. L. 19", das im Januar 1915 über Libau abgeschossen worden war. Seit der Zeit wurden sie in dieser Festung gefangengehalten. Vor etwa vierzehn Tagen war Gorrissen zu ihnen gebracht worden, und der hatte ihnen erzählt, daß voraussichtlich auch ich in einiger Zeit nachkommen würde.

Mir war's, als wär ich im Paradies. Jetzt war ich

ja wieder bei Menschen, mit denen sich sprechen ließ! Wir hatten ein großes, helles Zimmer, einen eisernen Ofen, Tisch und Stühle und ein Fenster mit Aussicht auf die Newa. Zwei Stunden am Tag durften wir in einem Garten am Fluß spazierengehen und konnten das Leben und Treiben der Bevölkerung auf dem anderen Ufer beobachten. Gerade uns gegenüber lag das Zarenschloß.

Unsere Bewachungsmannschaften waren viel zugänglicher als die der anderen Festung. Wir bekamen reichlich Bücher, kneteten uns aus Brot Schachfiguren, spielten Karten, kurz, für mich bedeutete der Aufenthalt eine Erlösung.

Im Zimmer neben uns wohnte Gorrissen mit dem Kommandanten und dem Ersten Offizier des Luftschiffs. Wenn wir im Garten spazierengingen, konnten wir uns durchs Fenster mit ihnen unterhalten.

Kaum hatte ich mich ein wenig erholt, da wurde auch sofort an einem Fluchtplan gearbeitet. Meine Zimmerkameraden hatten schon vorher Erkundigungen eingeholt. An der Hand von Karten und Büchern hatten sie den Gedanken einer Flucht bereits in Erwägung gezogen.

Wir wollten über die Newa nach Norden flüchten und durch Finnland zum Bottnischen Meerbusen gelangen. Hier würde sich schon eine Fahrgelegenheit nach Schweden bieten. Auch seien die Finnen ja nicht gerade

die Freunde der Russen und würden uns sicherlich nicht verraten.

Aus der Festung zu entkommen, schien uns verhältnismäßig leicht. Wir hatten nur eine Gitterstange vor unserem Fenster durchzufeilen, durch den Garten an den Fluß zu laufen und hier zu warten, bis die Patrouille, die jede halbe Stunde vorbeikam, passiert war. Dann wollten wir über einen toten Arm des Flusses bis zu einer Brücke schwimmen und durch den nördlichen Teil der Stadt ins freie Feld gelangen.

Wichtig war nur die Lebensmittelfrage für die ersten Tage, die Bekleidung und besonders eine Feile. Wir legten jeden Tag von unserem Brot zurück und hofften, mit diesen Ersparnissen schon eine Woche durchhalten zu können. Achselstücke und Knöpfe an der Uniform waren leicht beseitigt, und die Marineuniform hat ja sonst nichts Auffallendes. Das Schwierigste war die Beschaffung einer Feile. Wir brachten zwei Messer beiseite. Das eine glühten wir aus und schlugen mit dem anderen Zacken hinein. Dann wurde es wieder glühend gemacht und danach in kaltem Wasser abgeschreckt. Dadurch hofften wir eine gewisse Härte zu erzielen. Nachts begann das Feilen. Doch bereits nach kurzer Zeit waren die Zacken unseres mühsam hergestellten Werkzeugs abgebrochen, der dicke Eisenstab aber war immer noch ganz. Nun machten wir den Versuch, mit harten Steinen das Eisen durchzuwetzen.

Aber inmitten aller dieser Vorbereitungen für die Flucht wurde uns mitgeteilt, wir sollten nach Sibirien abtransportiert werden — man erzählte, in die Bergwerke von Sachalin, wo wir auf Lebensdauer nützliche Beschäftigung finden würden. Schade, daß wir das Eisen noch nicht durch hatten!

Wir wurden von neuen Begleitmannschaften abgeholt. Außer der Parseval-Besatzung — vier Offiziere und drei Unteroffiziere — kam noch ein Matrose hinzu. Der arme Kerl stammte aus einem Matrosenregiment in Flandern; dort war er verwundet worden und hatte Erholungsurlaub nach Memel erhalten. Beim Einfall der Russen in Ostpreußen hatte er sich freiwillig auf Patrouille gemeldet und war dabei gefangen worden. Man hatte ihn nach Petersburg, ebenfalls in die Peter-Pauls-Festung gebracht, und hier war er anscheinend vergessen worden. Jetzt sollte er mit uns die Reise nach Sibirien antreten. Wir wurden also, zehn Mann hoch, in ein Gefangenenauto gestopft, und dann ging's durch das festlich erleuchtete Petersburg. Man schien wieder einmal eins der vielen Siegesfeste zu feiern; denn alle Gebäude waren mit farbigen Lampen erleuchtet, und in den Straßen herrschte lebhafter Verkehr.

Auf dem Bahnhof stand ein Wagen vierter Klasse für uns bereit, behütet von einem Unteroffizier und acht Begleitmannschaften.

Die Reise nach Sibirien konnte losgehen!

Sibirien

Durch Bekannte, die nach Beendigung ihres Kommandos in Ostasien über Sibirien nach Hause zurückgekehrt waren, hatte ich schon mancherlei über die Fahrt nach Wladiwostok bis Petersburg gehört. Zwölf Tage soll man andauernd auf der Eisenbahn sitzen, doch sei die Reise um den Baikalsee und durch den Ural sehr interessant. Mehr wußten meine Kameraden auch nicht. Wir dachten aber, daß wir spätestens in zwanzig Tagen in Wladiwostok sein würden.

Die ersten Tage fuhren wir durch riesige Wälder und konnten den ungeheuren Holzreichtum Rußlands bewundern. Bald hatten wir uns mit unseren Begleitmannschaften angefreundet, die uns erlaubten, vor dem Wagen auf dem Trittbrett zu sitzen, was uns viel Vergnügen machte. Manchmal hielten wir einen halben Tag auf einer Station, manchmal auch einen ganzen. Täglich gab uns der Unteroffizier einen Rubel fünfzig Kopeken, wofür wir uns auf den Stationen unser Essen kaufen konnten. Wir sechs Offiziere teilten unsere Kost mit den drei Unteroffizieren der Parseval-Besatzung und dem Matrosen, da diese vier als Mannschaften kein Geld

erhielten. Fast auf jedem Bahnhof gibt es einen Kipiatok, d. h. eine Stelle, wo man kochendes Teewasser bekommt. Bald verschafften wir uns einen großen Teekessel und hatten so wenigstens immer etwas Warmes zu trinken. Unsere Bewachung kümmerte sich schließlich herzlich wenig um uns, so daß wir manchmal auf einer größeren Station für einige Stunden, ohne aufzufallen, verschwinden konnten. Wir sahen uns dann gewöhnlich die Stadt an und kehrten unbemerkt zu unserem Zug zurück.

Sehr bald hatten wir uns farbige Obaschkas, ein Stück der russischen Nationaltracht, zu verschaffen gewußt. Es sind dies Blusen, die mit einem Gürtel zusammengehalten werden. Dadurch wurde die Bevölkerung nicht weiter auf uns aufmerksam, und man konnte uns mit unseren ungeschnittenen Haaren und den unrasierten Gesichtern ganz gut für Einheimische halten. Einmal, an einem größeren Ort, bummelte ich so mit einem Kameraden durch die Straßen, als wir vor einem stattlichen Gebäude — dem Offizierskasino, wie wir feststellen konnten — einen Bärenzwinger mit niedlichen jungen Bären entdeckten. Stundenlang schauten wir ihren drolligen Kletterversuchen zu und hatten ganz vergessen, daß wir ja Kriegsgefangene waren. Wir fürchteten schon, unser Zug sei abgefahren, und eilten im Laufschritt zurück. Doch da stand er noch, und kein Mensch hatte sich um uns gekümmert.

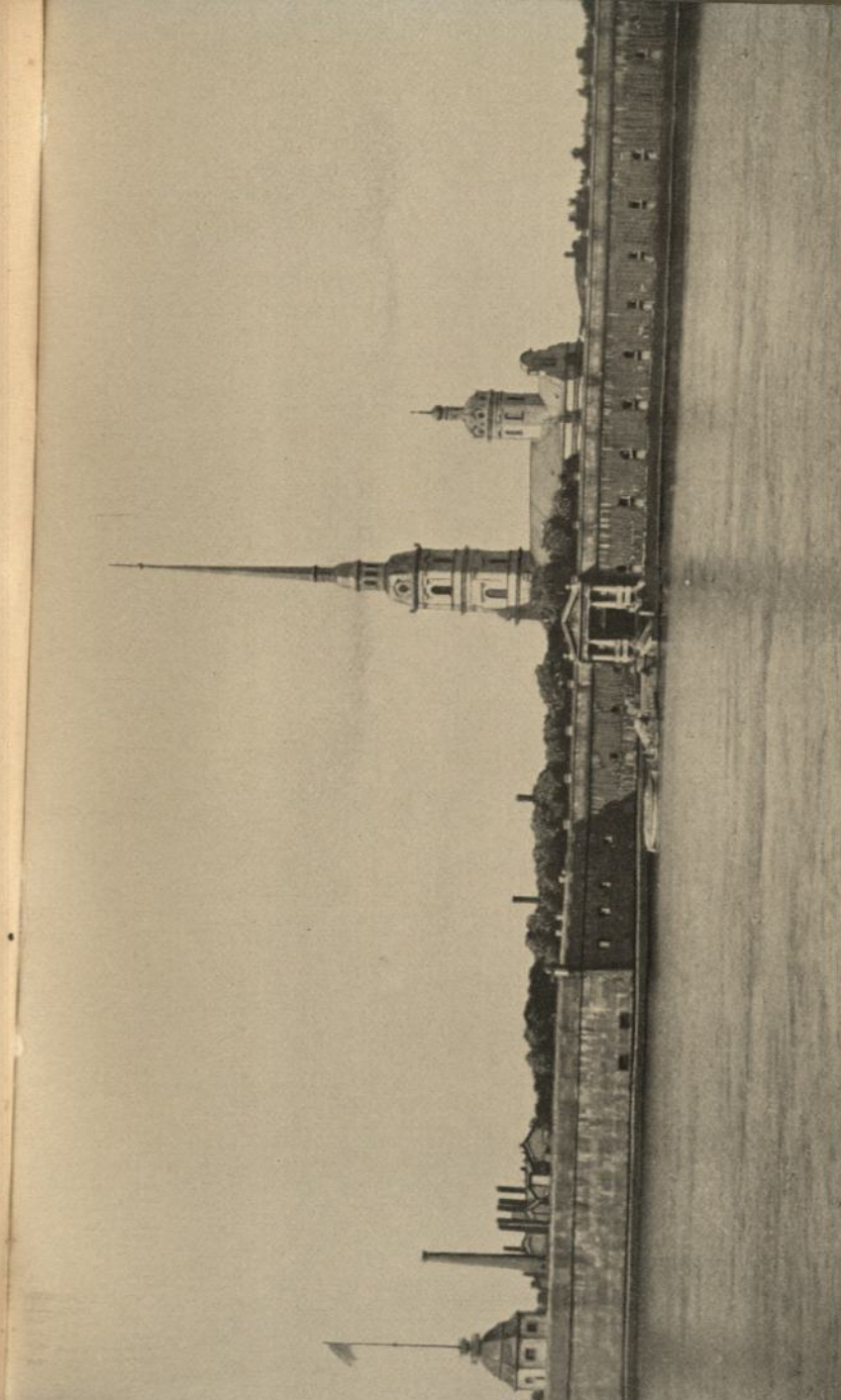
Wie leicht hätte man von dem Transport entfliehen können, hätten wir nur eine Ahnung gehabt, wo wir eigentlich waren. Befanden wir uns noch im europäischen Rußland oder schon im asiatischen? Und wohin sollten wir uns wenden? Auch haperte es leider noch gar sehr mit unseren Sprachkenntnissen, obwohl wir uns mit großem Eifer mit unseren Begleitmannschaften unterhielten und jede Gelegenheit benutzten, um Russisch zu lernen.

So mochten wir drei Wochen gefahren sein. Wir dachten schon, daß nun doch endlich Wladiwostok kommen würde —, da erfuhren wir durch unsere Konvois (Begleitmannschaften), wir kämen nun durch den Ural. Wir hatten also erst einen ganz kleinen Teil der Reise hinter uns! Nach weiteren acht Tagen erzählten uns die Konvois, wir sollten nach Omsk in ein Gefangenenlager gebracht werden, und morgen würden wir ankommen.

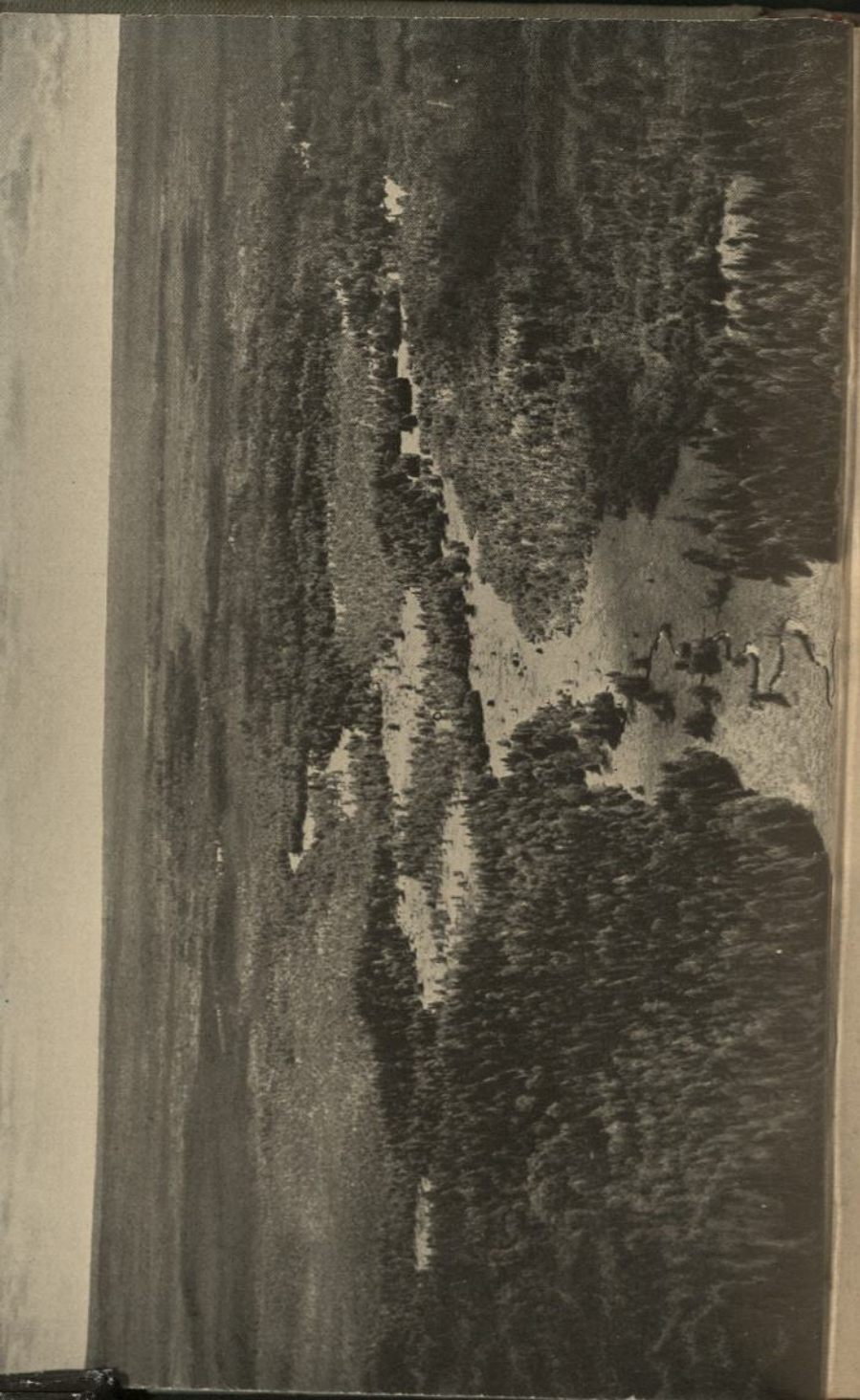
Also nach Omsk und nicht nach Sachalin? Die Frage, was diesen plötzlichen Umschwung verursacht habe, erregte uns sehr.

Der Unteroffizier erzählte uns übrigens herrliche Sachen von Omsk. Wir würden da bei russischen Bauern auf Gutshöfen oder in der Stadt bei Privatpersonen einqartiert, hätten uns nur alle paar Tage bei der Kommandantur zu melden und könnten ein Geschäft anfangen oder sonst treiben, was wir nur wollten.

Wie groß war daher unsere Enttäuschung, als wir



Die Peter-Pauls-Festung in Petersburg



Die riesigen Wälder Inner-Rußlands

nach einer Stunde Marsch durch staubigen, glühend heißen Sand in einen Hof gebracht wurden, der mit hohen Pallisaden umgeben war! Hier wimmelte es von Österreichern in den phantastischsten Bekleidungen, auch Türken und vereinzelte Deutsche waren da. Wir selbst waren alle durch den wochenlangen Eisenbahntransport ohne jede Waschgelegenheit gänzlich verlaust und verdreckt. Kopf- und Barthaare waren seit der Gefangennahme überhaupt noch nicht geschnitten. Wir wurden daher von allen Seiten umringt und mit Fragen bestürmt. Als man erfuhr, daß Gorrissen und ich erst seit April gefangen waren, wollte man von uns beiden zunächst wissen, was sich alles in den letzten Monaten auf den Kriegsschauplätzen zugetragen hatte. Denn die meisten der hier Gefangengehaltenen waren schon im August oder September 1914 in Gefangenschaft geraten.

Ein deutscher Oberleutnant, ebenfalls Flieger, nahm sich endlich unser an und verschaffte uns einen Platz zum Schlafen. Das Lager in Omsk war bekannt als eines der unsaubersten und schlechtesten in ganz Sibirien. Die Gebäude dienten früher als Kasernen für ein sibirisches Regiment. Zimmer gab es nicht. In muffigen, dunklen Räumen mit naßkalten Steinwänden hatte man in zwei Etagen übereinander Bretter gelegt. Das war die Wohnung für kriegsgefangene Offiziere!

Von Fensterscheiben, Stühlen und Tischen, von Matratzen, Decken oder auch nur Stroh war nicht die

Rede. Man legte sich abends auf den Bretterboden in Kleidern möglichst dicht zusammen, da die Nächte immer sehr kalt waren, und wartete, ohne viel Schlaf finden zu können, den Morgen ab. Daß man nicht schlafen konnte, dafür sorgte auch schon das Ungeziefer. Besonders schlimm waren diejenigen daran, die in der unteren Reihe schliefen, da bei der spärlichen Legung der Bretter in der oberen Etage fast alles nach unten fiel. Öfters sah man am Morgen einen Offizier mit einer dicken Beule, die vom Stiefel des über ihm liegenden Kameraden stammte.

Unvergleichlich war jeden Morgen unser Anblick beim Aufstehen. Da saßen fünfzig bis sechzig Herren, darunter solche in Amt und Würden, mit entblößtem Oberkörper und machten sich eingehend mit ihrem Hemd zu schaffen. Bei genauerem Hinhören vernahm man ein leises, sich oft wiederholendes Knacken. Und ein Major war sehr stolz, als er eines Morgens allein im Hemd dreiundfünfzig Läuse zur Strecke gebracht hatte. Er versicherte, es seien ganz kapitale Kerle darunter gewesen.

Sehr übel war es in Omsk auch mit den sanitären Verhältnissen bestellt. Für mehrere hundert Menschen gab es nur einen einzigen, ganz kleinen Bedürfnisraum. Medikamente und russische Ärzte gab es überhaupt nicht.

Großes Mitleid hatte ich mit den Mannschaften, die bei den Offizieren Burschendienste taten. Sie mußten nachts in den Gängen auf den Steinfliesen oder auf der

Treppe schlafen. Viele von ihnen fielen dem Flecktyphus und der Cholera zum Opfer. Von diesen furchtbaren Krankheiten wurde leider auch eine ganze Anzahl von Offizieren hinweggerafft.

Auffallend war die bevorzugte Behandlung der Tschechen, die größtenteils in der Stadt in Privatquartieren untergebracht waren. Viele von ihnen kamen täglich zu uns ins Lager, um uns Zigaretten, Wäsche und andere kleinere Gebrauchsgegenstände, die wir im Lager nicht erhalten konnten, zu verkaufen.

Da das Passieren der Lagerwache ganz einfach vor sich ging, indem man einen Ausweis des Lagerkommandanten vorzeigte, kam ich gleich auf den Gedanken, mir auch so ein Papier zu verschaffen. Das machte keine großen Schwierigkeiten. Man kann sich gar nicht vorstellen, welche Hochachtung der einfache Russe, der weder lesen noch schreiben kann, vor einem beschriebenen und abgestempelten Papier hat. Die Rolle, die diese „Bumagas" („Ausweise") spielten, sollte von uns noch oft zu unserem Vorteil ausgenutzt werden. Verschiedene schon länger im Lager internierte Herren hatten sich solche Ausweise selbst hergestellt, um für ein paar Stunden in die Stadt verschwinden zu können. Man mußte sich nur von einem österreichischen Kameraden Uniformrock und Mütze ausbitten und fiel dann nirgends auf, da es in der Stadt von Tschechen in Uniform wimmelte. Da im allgemeinen nur morgens und bei

Einbruch der Dunkelheit Rapport war, bei dem ein Fehlen allerdings sofort auffallen mußte, konnte man eigentlich den ganzen Tag über aus dem Lager abwesend sein.

Das erstemal schloß ich mich einem ungarischen Offizier an, der fast täglich das Lager auf diese Weise verließ. Diese Ungarn waren wirklich Prachtkerle! Kaum einer war unverwundet in Gefangenschaft geraten, und jeder trachtete danach, zu entfliehen und den Feind auch im eigenen Lande, wo nur immer möglich, zu schädigen. Uns Deutschen kamen die Ungarn geradezu mit Hochachtung entgegen und halfen uns selbstlos, wo immer sie nur konnten.

Mein neugewonnener Freund, der mich aus dem Lager mit hinausgenommen hatte, ging mit mir in eine russische Teestube, und bald hatte ich in Erfahrung gebracht, warum er täglich das Lager verließ. Er hatte sich mit einigen ungarischen Kameraden zwei große Aufgaben gestellt, die mich hell begeisterten. Die erste bestand darin, daß man sich in der Nähe des großen Bahnhofs herumtrieb, um die Schmierlager der Wagenachsen mit Sand zu füllen. Täglich passierten von Osten kommend Truppentransporte und Kriegsmaterialzüge aus Wladiwostok den Bahnhof von Omsk, und ebensoviele Leerzüge aus dem europäischen Rußland kamen durch, um neuen Nachschub aus dem Osten heranzuholen. Da hatte sich unter der Leitung meines Freundes eine ungarische Sabotagekolonne gebildet, die großartig organisiert war.

In einem sicheren Quartier in der Stadt gab es ein paar russische Mannschaftsuniformen und in einem Schuppen am Bahnhof unter altem Gerümpel zwei Pelze und Mützen, wie sie vom Zugbegleitpersonal getragen wurden.

„Das ist unsere Ausrüstung für die Militärtransporte", erklärte mir mein Freund, „denn an die Militärzüge kommt man sonst nicht heran. Auch können wir nur solche Leute an den Militärzügen verwenden, die gut Russisch sprechen, da sie dauernd beim „Abschmieren der Wagen" von den an die Front gehenden Rekruten ausgefragt werden."

Wie schade, da konnte ich bei meinem russischen Gestammel nicht mitmachen. Aber auch für mich gab es Beschäftigung, ich sollte zur Kolonne kommen, die sich an den Materialzügen betätigte. Das konnte unbedenklich in der österreichischen Uniform geschehen.

„Wenn Sie dem Zugpersonal auffallen sollten: immer auf die Leute zugehen und sie um Zigaretten anbetteln oder Hosen herunter und unter den Wagen gesetzt. Das erklärt immer am besten, warum man sich an einem Eisenbahnwagen herumtreibt."

Und morgen werde ich mitgenommen zum Bahnhof! Jetzt hatte ich wieder neuen Auftrieb, und fast war die Gefangenschaft vergessen, da ich nun auch etwas tun konnte, um dem Vaterland zu helfen. Noch am Abend brachte mir mein Ungar einen österreichischen Uniformrock

„zum Zudecken" an mein Nachtlager, und in die Taschen hatte der gute Kerl außer dem Offizierskäppi auch noch ein paar Zigaretten gesteckt.

Am nächsten Tag wartete ich nach dem Morgenappell gar nicht erst das Frühstück ab und wollte gleich in meiner neuen Uniform zum Lager hinaus. Gottlob, daß mein Freund mich noch rechtzeitig erwischte, denn ich hätte eine große Dummheit gemacht. Erst mußten doch von draußen einige Tschechen ins Lager hereinkommen, bevor man sich als solcher wieder hinausschlängeln konnte!

Also hieß es abwarten! Aber kaum hatten die ersten Tschechen das Lagertor passiert, da hielt es mich nicht mehr länger, und nachlässig meine „Bumaga" vorzeigend, passierte ich anstandslos. Hinter der Ecke mußte ich noch lange warten, bis mein Freund mich verabredungsgemäß traf. Er hatte ganz recht, ich durfte durch meine Ungeduld doch nicht das ganze Unternehmen gefährden, das so gut eingefädelt war und seit Wochen anstandslos funktionierte.

Auf dem Wege zum Bahnhof trennten wir uns. Ich sollte allein weitergehen und vor dem Bahnhofsgebäude den Verkehr beobachten, um mich etwas „einzugewöhnen". Nach einiger Zeit trat ein russischer Soldat an mich heran und bat um Feuer. Das war ja Oberleutnant Graf A..., den ich eben erst verlassen hatte!

„Setzen Sie sich irgendwo hin und füllen sich Rock- und Hosentaschen mit Sand. Dann schlendern Sie gemächlich nach dem Güterzug da hinten. Wenn die Luft rein ist, bückt man sich gerade an einer Achse, und im Aufrichten wird mit dem Daumen die kleine Klappe hochgehoben, die vier Finger geöffnet und weiter gebummelt. Nur nicht zu spät in die Tasche fassen, den Sand muß man immer schon vorher in der geballten Hand tragen, bevor man sich einem Wagen nähert."

Die ganze Instruktion hatte nicht länger gedauert als das Anzünden einer Zigarette. Der „russische Soldat" verschwand im Bahnhofsgebäude.

Also an die Arbeit! Das war ja viel einfacher, als ich gedacht hatte. Kein Mensch kümmerte sich um den Güterzug, und ich hatte schon zum drittenmal meine Taschen neu gefüllt, als eine Rangierlokomotive vorbeikam. Sicher ist sicher, dachte ich, und schon saß ich weisungsgemäß mit dem Rücken gegen meinen Wagen in der Hocke. Der wenig zartfühlende Heizer auf der Lokomotive machte dazu die abschließende Handbewegung.

Fern im Osten ertönte das für die sibirischen Lokomotiven typische langgezogene Pfeifen eines ankommenden Zuges. Gemächlich schlenderte ich über die Gleise und setzte mich hinter dem Bahndamm auf den Boden. Da keuchte auch schon der endlos lange Zug heran, und johlend sprangen Soldaten aus den Viehwagen, um sich auf dem Bahnhof heißes Wasser zur Teebereitung

und Proviant zu holen. Und als ob das so sein müßte, kam auch schon ein Schmierer angelaufen mit einer Ölkanne, während ein anderer mit einem langstieligen Hammer die Räder abklopfte und die Achslager abfühlte. Der Ölkannenmann kam ganz gut vorwärts mit seiner Beschäftigung, während der Abklopfer wohl einen Schnupfen haben mußte, da er andauernd in die Tasche griff, als suche er nach einem Taschentuch, das aber nicht vorhanden war. Denn sonst hätte er sich nicht immer wieder mit dem Handrücken der geballten Faust die Nase wischen müssen.

Langsam kehrten die ersten Soldaten mit gefüllten Wasserkesseln zurück, und mir wurde bange um den Mann mit der Ölkanne, der jetzt angesprochen wurde. Wie fürsorglich er doch war! Bevor er sich mit dem Soldaten, der rauchte, in ein Gespräch einließ, klappte er erst den Deckel seiner großen Ölkanne zu, damit nicht etwa durch einen Funken das Öl in Brand geriete. Er zeigte mit der Hand nach Westen, nahm seine Ölkanne wieder auf, ließ den Soldaten stehen und „schmierte" weiter. So fleißige Leute wie diese Abschmierer hatte ich in Rußland noch nie angetroffen. Die sibirische Bahn konnte sich zu diesen gewissenhaften Beamten, die keinen Wagen ausließen, gratulieren.

Allmählich hatte sich die ganze Mannschaft des Zuges vor den Wagen versammelt, man vertrat sich die Füße und bummelte bis zur Abfahrt am Zuge auf und ab.

Um die Schmierer und einen Soldaten, der sich unauffällig an den Lagerbuchsen zu schaffen machte, kümmerte sich niemand.

Was sind diese Ungarn doch für prachtvolle, kaltblütige Burschen, dachte ich, als nun gar der Schmierer mit seinem Klopfhammer sich an der mit zwei Mann besetzten Lokomotive zu schaffen machte.

Da der Transportzug nicht abfahren wollte, verkrümelte ich mich nach den Rangiergleisen, wo es auch noch genügend Arbeit gab. Ob diese Wagen schon alle „geschmiert" waren, wußte ich nicht, aber doppelt genäht hält jedenfalls besser. Und ich wollte doch nicht untätig herumsitzen.

Vergeblich wartete ich am Nachmittag vor dem Bahnhofsgebäude auf meinen Freund. Ich sah ihn erst wieder beim abendlichen Appell im Lager.

„Wir gehen doch morgen wieder zum Bahnhof?"

„Sie müssen morgen allein gehen, da ich etwas anderes vorhabe."

„Kann ich denn da nicht auch mitmachen?"

„Darüber sprechen wir hier lieber nicht", und damit ließ er mich stehen.

Am nächsten Tag wurde nichts aus meiner Bahnhofsexkursion. Da um die Mittagszeit ein Appell der deutschen Gefangenen angesetzt war, mußte ich im Lager bleiben. Nach dem Appell trat plötzlich ein mir völlig fremder ungarischer Husar an mich heran:

„Euer Gnaden mechten Teestube kommen, bittää."

Stramme „Habt-Acht"-Stellung, und der Mann war verschwunden.

Das konnte nur eine Aufforderung von Oberleutnant Graf A. sein. Also schnell den böhmischen Rock angezogen, 's Kapperl auf den Kopf und zum Lager hinaus.

Vor der Teestube traf ich meinen Freund mit einem anderen ungarischen Offizier, den ich noch nie im Lager gesehen hatte. Wir gingen etwas spazieren, man fragte mich, ob ich Erfahrung im Brückensprengen hätte, denn „die Herren von der deutschen Marine können doch alles".

Das war ein großartiger Plan, an dem die Teufelskerle von Ungarn schon seit Wochen arbeiteten.

Omsk liegt an einem Nebenfluß des Ob, dem Irtisch. Auf einer hohen Eisenbahnbrücke überquert die sibirische Bahn diesen gewaltigen Fluß. Wurde dieses Bauwerk zerstört, so mußte es Monate dauern, bis mit den aus dem europäischen Rußland herangeschafften Ersatzmaterialien die Brücke wieder fahrbar gemacht werden konnte. Was für eine Entlastung mußte die Zerstörung dieser Brücke für unsere Ostfront bedeuten!

Die Vorarbeiten waren jedoch äußerst schwierig. Zunächst konnte nur in der Nacht gearbeitet werden, und auf die Tschechen, die außerhalb des Lagers wohnten, war kein Verlaß. Der neue Bekannte, der dieses Unternehmen leitete, war von einem durch Omsk passierenden

Gefangenentransport entwichen und hatte auf dieselbe Weise drei weitere Ungarn von später durchkommenden Transporten zum Zurückbleiben veranlaßt. Die vier wohnten jetzt in Omsk als Tschechen und hatten mit unserem Lager daher nichts zu tun. Da sie aber auch nicht in den russischen Listen geführt wurden, brauchten sie sich nicht wie die Tschechen bei der Omsker Polizei zu melden. Verpflegt wurden sie durch ihre Kameraden aus dem Lager, denn für die russischen Behörden existierten sie ja nicht, erhielten also auch keine Gefangenenlöhnung.

In dunklen Nächten wurde an den mitten im Fluß stehenden Pfeilern von einem Ruderboot aus gearbeitet. Es galt, die beiden Pfeiler so auszuhöhlen, daß sie eine genügend große Sprengladung aufnehmen konnten. Man war geradezu raffiniert ans Werk gegangen. An den Brückenenden war ein Wachtdienst eingerichtet, um die beiden Kameraden im Boot rechtzeitig von der Patrouille, die stündlich die Brücke passierte, in Kenntnis zu setzen, da so lange mit dem Aufmeißeln der Steinquadern aufgehört werden mußte. Die Benachrichtigung geschah beim Herannahen der Patrouille durch kurze Lichtsignale mit einer Taschenlampe. Mehrmals in der Nacht mußten die im Boot Arbeitenden von den Aufpassern abgelöst werden, da die Arbeit im Boot sehr anstrengend war. Vor Tagesanbruch wurde das Loch mit dem zuerst herausgebrochenen Quader, der zu einer dünnen Platte abgeschliffen war, wieder abgedichtet.

Die Frage war nur: wie groß mußten Sprengladung und damit das Bohrloch sein, um die zwei riesigen, massiven Steinpfeiler umzulegen, auf denen die Eisenkonstruktion ruhte. Sprengstoff sollte genügend vorhanden sein. Den hatte die Schmierkolonne auf dem Bahnhof von einem aus Wladiwostok durchgekommenen Munitionstransport besorgt. Unter den zahlreichen Tschechen hätten zwar einige Pioniere Auskunft geben können, doch wollte man sich diesen begreiflicherweise nicht anvertrauen. Leider konnte auch ich zu der wichtigen Frage nichts sagen, schon weil über die Brisanz des Sprengstoffs nichts in Erfahrung zu bringen war.

Am nächsten Tage lief ich zum Fluß hinunter, um mir die Brückenpfeiler genau zu betrachten. Das mußte noch eine langwierige Arbeit sein, denn bis jetzt war erst ein Pfeiler in Angriff genommen, und auch dieses Bohrloch mußte nach den mir gemachten Angaben noch um ein Vielfaches vergrößert und vertieft werden. Helfen konnte ich dabei nicht, weil ich über Nacht nicht aus dem Lager wegbleiben oder ganz verschwinden konnte, wie es die vier Ungarn auf dem Transport getan hatten. Wäre ich aus dem Lager entwichen, dann hätte ich bei der nach meinem Verschwinden in der Stadt einsetzenden Haussuchung nur diese Kameraden der Gefahr der Entdeckung ausgesetzt.

Wie ich so am Fluß saß und überlegte, wie auch ich an diesem großen Werk mithelfen könnte, sah ich ein

Fischerboot mit einem hohen Heustadel flußabwärts treiben.

Ob das nicht eine Fluchtmöglichkeit war? In einigen Wochen mußte man doch flußabwärts das Eismeer erreichen, und da sollte es Walfischstationen geben, deren Fänge nach Norwegen verschifft wurden. Die Idee ließ mich den ganzen Tag nicht mehr los, als ich auf dem Bahnhof „meinen Dienst" versah. Wenn ich schon nichts dazu tun konnte, um die Brücke umzulegen, dann wollte ich wenigstens die Flucht versuchen. Meine so einfache Arbeit als Wagenschmierer konnte auch von anderen besorgt werden.

Mein ungarischer Freund riet, als ich ihm meinen Fluchtplan entwickelte, dringend ab, da die Jahreszeit schon zu weit fortgeschritten sei, um noch die eisfreie Mündung des Ob zu erreichen. Auch mußte man erst einmal zu erfahren suchen, ob es in dieser Gegend des nördlichen Eismeers überhaupt Walstationen gab, denn ohne genügende Ausrüstung und Proviant für mehrere Monate kann man doch nicht einfach an der unwirtlichen, fast das ganze Jahr hindurch vereisten Nordküste Sibiriens spazierengehen, bis man auf eine Walstation stößt, die dann vielleicht noch mit Russen besetzt ist.

„Ich will Sie aber gern mit einigen Kameraden zusammenbringen, die diesen nach meiner Ansicht völlig aussichtslosen Weg schon näher untersucht haben, und wenn Sie auch dann noch auf Ihrem Plan bestehen,

helfen meine ungarischen Freunde und ich Ihnen gern."

Doch dazu kam es nicht mehr, denn nach vier Wochen wurden sämtliche Deutsche — es mochten etwa dreißig sein — zusammen mit den Türken nach Osten abtransportiert. Wir kamen in Viehwagen und richteten uns für die nächsten vierzehn Tage häuslich darin ein.

Was mich auf diesem Transport natürlich am meisten interessierte, waren die augenfälligen Erfolge unserer Wagenschmierkolonne in Omsk. Mehrmals trafen wir auf Nebengleisen ausrangierte Wagen, denen die Sandschmierung nicht bekommen war. Zweimal war auch mitten auf der Strecke ein Güterwagen von den Gleisen gestürzt worden, um die Strecke fahrklar zu halten, da das Zugpersonal sich mit den heißgelaufenen Wagen auf offener Strecke nicht hatte aufhalten wollen. Das war echt russisch! Um weiterzukommen, wurde ein nicht mehr fahrklarer Wagen eben einfach aus dem Gleise gewuchtet und umgekippt. Wie das gemacht wurde, wurde uns bei unserem eigenen Zuge vorgeführt. Ich hatte zu Versuchszwecken schon in Omsk einen Wagen unseres Zuges zünftig mit Sand geschmiert. Am dritten Tage unserer Fahrt entstand plötzlich ein Gejohle, wir hielten an und sahen, daß mein Versuchswagen, ein leerer Viehwagen, heißgelaufen war. Die heiße Achse hatte das verharzte alte Schmieröl in Brand gesetzt, und lustig züngelten die Flammen an der hölzernen Wagenwand in die Höhe.

Wenn der Bremser im letzten Wagen das nicht bemerkt hätte, hätte womöglich noch unser ganzer Zug entgleisen können.

Erst lange Beratung des Zugpersonals, dann wurde der Wagen abgekuppelt, mit zwei Winden an einer Seite hochgedreht, bis er das Übergewicht bekam und beim Umkippen mit seinem Schwung gleich den ganzen Bahndamm hinunterkollerte. Das ging so schnell und geschäftsmäßig, daß der Schluß berechtigt war, das Bahnpersonal habe diese Arbeit nicht zum erstenmal ausgeführt.

Das nächste Lager war Nischne-Udinsk.

Wir waren angenehm überrascht. Das Lager, bestehend aus mehreren kleinen Häusern, lag mitten im Wald und war weder mit Drahtzaun noch sonst irgendwie abgesperrt. Es war mit ungefähr dreitausend österreichischen Mannschaften und zweihundertfünfzig österreichischen Offizieren belegt. Von Deutschen waren nur einige zwanzig Mannschaften und zwei Fliegeroffiziere dort.

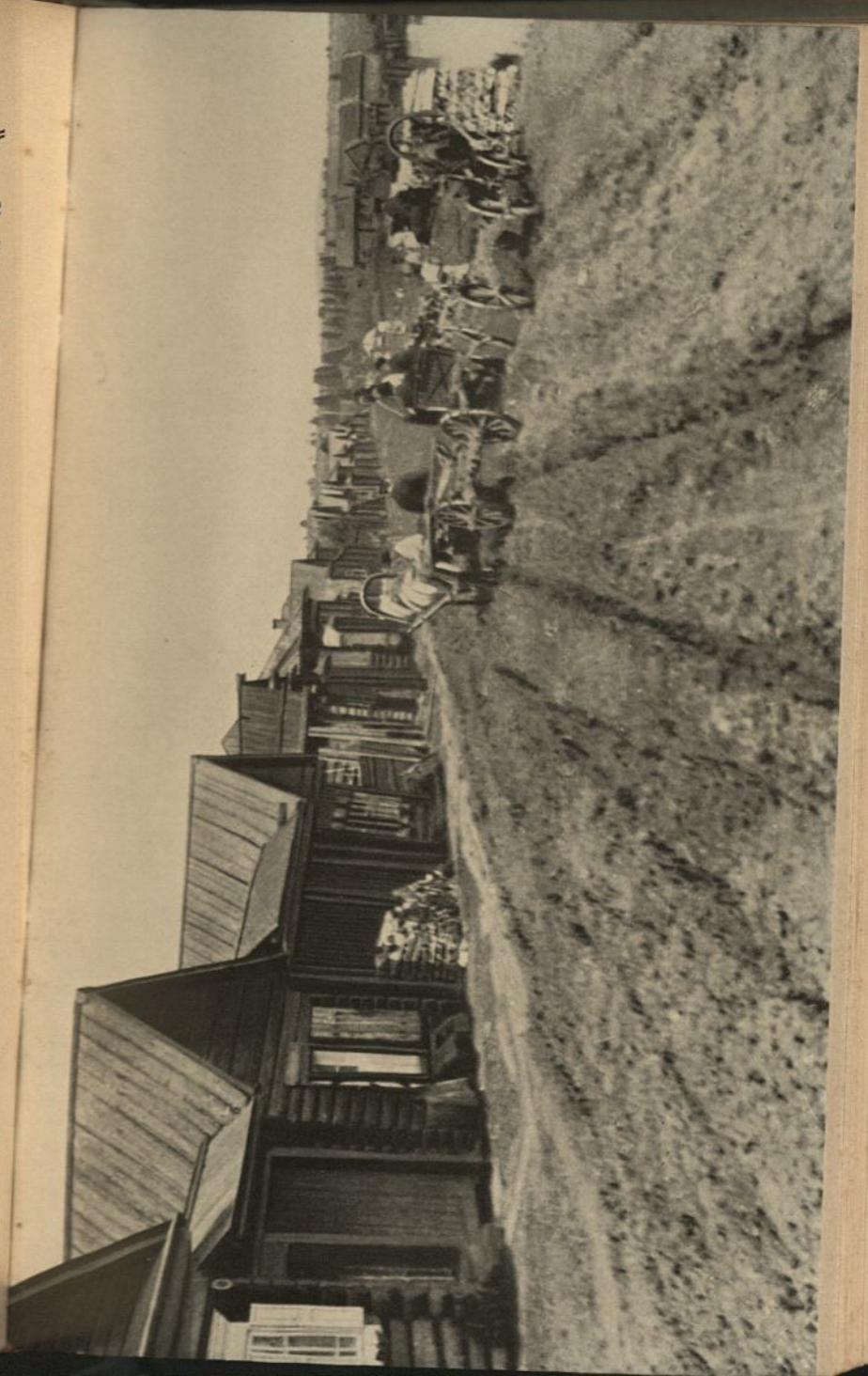
Wir bekamen zu je vier oder fünf ein freundliches, helles Zimmer, das wir uns ausschmückten, so gut es eben gehen wollte. Die Österreicher waren sehr liebenswürdig und suchten uns in jeder Weise behilflich zu sein. Wir besorgten uns aus dem Dorf Matratzen und Decken und ließen uns durch die Mannschaften Tische und Stühle anfertigen. Die Österreicher hatten sich Werk-

stätten aller Art eingerichtet, machten sehr schöne Holzschnitzereien und bauten sogar Geigen.

Da mehrere Zigeuner im Lager waren, hatte sich eine große Musikkapelle aufgetan, die hübsche ungarische Stücke zum besten gab.

Der Lagerkommandant, ein Fähnrich der Reserve, war vor dem Krieg in Schanghai gewesen und sprach gut Deutsch. Er hatte den Österreichern sogar gestattet, sich ein Kaffeehaus zu bauen, ohne das sie ja nicht leben können, und da gab es Tee, Kaffee, Kuchen und sogar Eis. Sie waren fast alle aus Przemysl gekommen und schon längere Zeit in dem Lager. Sehr interessante Dinge wußten sie von den letzten Tagen der Festung zu berichten. Hervorragend gut mit uns Deutschen meinte es einer der drei anwesenden österreichischen Generäle, der für uns eine Unterstützungskasse anlegte. Wie bekamen nämlich nur achtzehn Rubel monatlich — angeblich eine Vergeltungsmaßregel gegenüber Deutschland —, während die österreichischen Offiziere fünfzig erhielten. Jeder der Herren zahlte monatlich einige Rubel seines Gehalts in die Kasse, und dieses Geld wurde dann gleichmäßig unter uns Deutsche verteilt.

Besonders erwähnen möchte ich noch die türkischen Offiziere, die mit uns von Omsk gekommen waren. Die Russen behandelten die Türken womöglich noch schlechter als uns. Trotzdem ließen diese es sich nicht nehmen, ihren letzten Bissen mit uns zu teilen. Sie schwärmten alle



Straße in einem Uraldorf

für Deutschland und verehrten unseren Kaiser wie einen Gott.

Da wir großes Interesse am Gange des Krieges hatten, versuchten wir mit allen Mitteln, uns Zeitungen (die übrigens selbstverständlich verboten waren) zu verschaffen und an der Hand von Karten den Verlauf der Kämpfe an der Front zu verfolgen.

Mehrere österreichische Kameraden hatten unter ihrem Gepäck, das sie aus Przemysl mitnehmen durften, noch Karten. Einige hatten auch von russischen Offizieren Generalstabskarten erhalten, und zwar auf höchst sonderbare Weise.

Insgeheim wurde nämlich überall mit russischen Mannschaften und auch Offizieren ein lebhafter Tauschhandel getrieben. Da bei den zu der Front abrückenden Russen viele nur widerwillig zum Militärdienst gezwungen worden waren, kamen öfters während unseres Transports Leute zu uns an den Zug und baten um eine „Bumaga", d. h. wir sollten ihnen auf einem Zettel bestätigen, daß sie gute, friedfertige Leute seien. Mit diesen Zetteln gedachten sie dann überzulaufen und sich gute Behandlung in der Gefangenschaft zu sichern. Dieser Tauschhandel stand in voller Blüte, und der Besitzer mehrerer solcher Bumagas wurde von seinen Kameraden sehr umworben, und zwar deshalb, weil diese hofften, ihm eine Bumaga abhandeln zu können. Mitgefangene, die in Moskau im Lazarett gelegen hatten, erzählten mir,

Gefangene in Nischne-Udinsk
Russisches Städtchen

daß die Schwestern ihnen öfter Wein und Geld brachten und dafür um eine Bumaga baten für ihren Freund, der zur Front müsse. Auf diese Weise hatten sich also die Österreicher sogar russische Generalstabskarten erhandelt!

Mit vieler Mühe und Sorgfalt legten wir eine peinlich genaue Karte des östlichen Kriegsschauplatzes an, vom Rigaischen Meerbusen bis nach Rumänien hinein. Abends kamen wir dann immer zusammen, um nach den neuesten Zeitungsnachrichten „die Lage zu peilen". Bald hatte sich in meinem Zimmer eine regelrechte Redaktion gebildet. Mir fiel die Aufgabe zu, die Posten zu bestechen, daß sie uns immer mit neuesten Zeitungen versorgten. Mittels Leim und Gelatine hatten wir auf einem Kuchenblech eine Hektographiermasse hergestellt und gaben nun täglich eine Gefangenenzeitung heraus. Für zwei Kopeken wurde sie im Lager verkauft; der Ertrag diente zur Beschaffung neuer Zeitungen.

Leider bekamen wir nach einem Monat einen andern, sehr scharfen Lagerkommandanten. Allwöchentlich wurden mehrere unvermutete Haussuchungen vorgenommen, da dem „neuen Herrn" unser Treiben hinterbracht worden war.

Nun suchte er nach unserer Druckmaschine. Vorsichtshalber hatten wir uns rechtzeitig nach einem Versteck für unsere Zeitungen und Karten umgesehen und die Szene „Haussuchung" einexerziert. Erfolgte eine plötzliche

Durchsuchung, so brachte einer die zwei Kuchenbleche mit der Hektographiermasse schnell in die Küche, wo sie, unschuldig an einem Nagel baumelnd, keinem Russen verdächtig erscheinen konnten. Ich kletterte auf unseren großen eisernen Ofen, dessen Kappe wir abnehmbar gemacht hatten, ein Kamerad reichte mir Karten und Zeitungen herauf, und in wenigen Sekunden war alles „klar". So lange mußten unsere Burschen auf dem Flur den Lagerkommandanten durch Ehrenbezeigungen — sie standen immer gerade da eisern stramm, wo er durchwollte — hinhalten.

Viel hatten wir während des Sommers unter der Hitze und den Moskitos zu leiden. Doch kamen glücklicherweise im Lager nur wenig Flecktyphusfälle vor.

Abwechslung in das eintönige Lagerleben brachten hin und wieder durchkommende Gefangenentransporte, da die Russen aus uns allen unverständlichen Gründen dauernd Verschiebungen zwischen der Belegschaft der einzelnen Gefangenenlager vornahmen. Da hörte man dann immer etwas Neues. Besonders interessant waren für uns alle immer die Nachrichten, die Gefangene mitbrachten, die erst später als wir selbst in Gefangenschaft geraten waren. Ich erkundigte mich natürlich bei jedem aus dem Westen kommenden Transport, ob die große Omsker Eisenbahnbrücke passiert worden sei, und war tagelang niedergeschlagen, als ich einmal hörte, daß in Omsk ein Gerücht umlief, die Russen hätten ein paar

Gefangene erschossen, die sie an der Eisenbahnbrücke gefaßt hätten. Es war auch später nie möglich, eine Bestätigung dieses Gerüchts zu erhalten. Fest steht nur, daß, solange ich in Sibirien war, die Brücke über den Irtisch nicht gesprengt wurde.

Im September fiel der erste Schnee, und es wurde schon recht kalt. Nun stellten sich bei den Mannschaften allerlei Krankheiten ein, da sie in ihren Schuppen nicht genügend gegen die Kälte geschützt waren. Am schlimmsten wütete der Skorbut, der auch viele dahinraffte.

Unter dem neuen Lagerkommandanten hatte sich überhaupt alles sehr verschlechtert. Bald merkten wir, daß er auch unser Gehalt zu unterschlagen versuchte, weshalb wir uns beim Gouverneur in Irkutsk beschwerten. Der Gouverneur kam persönlich nach Nischne-Udinsk, und besonders wir Deutsche erzählten ihm rückhaltlos alle Betrügereien und Gemeinheiten unseres Kommandanten. Wir mußten eine Liste aufstellen über sämtliche Gelder, die uns während der Gefangenschaft vorenthalten worden waren. Dabei kamen so unglaubliche Summen heraus, daß der Gouverneur es vorzog, uns Deutsche weiter nach Osten abzuschieben.

Wir bekamen also gar nichts, wurden von den Österreichern getrennt, und schon nach wenigen Tagen wurde bekannt, daß wir nach einem Straflager bei Wladiwostok gebracht werden sollten.

Da vorauszusehen war, daß uns wieder eine lange

Eisenbahnfahrt bevorstand, was bei der herrschenden Kälte recht unangenehm werden konnte, beschlossen wir, unsere Matratzen und Decken, überhaupt all unser Hab und Gut, bestehend aus Stühlen und Tischen, Kochgeschirr usw., mitzunehmen. Man stelle sich den Zug vor. Etwa vierzig deutsche Offiziere, fast jeder eine Matratze auf dem Rücken, in der einen Hand zwei Stühle, in der anderen einen großen Eimer, gefüllt mit Tellern und Töpfen, andere wiederum zu zweit einen großen Tisch tragend, beladen mit allerlei Utensilien. So ging's zum Bahnhof.

Wir wurden in zwei Viehwagen verladen und begannen sofort, es uns nach Möglichkeit wohlig zu machen. In der Mitte unseres Wagens stand gottlob ein kleiner Ofen, sonst wären wir sicher während der Fahrt erfroren. Überall lag schon Schnee, und die Temperatur nachts betrug mitunter bis zwanzig Grad unter Null.

Unsere Wagen waren an einen Flüchtlingszug angehängt. Diese bejammernswerten Leute kamen aus Wolhynien und waren bereits über zwei Monate unterwegs. Es waren arme Bauern, denen die Regierung in Sibirien große Ländereien versprochen hatte. Der Anblick dieser zerlumpten, abgemagerten, frierenden Menschen war schrecklich. Man hatte sie ohne Rücksicht auf Alter und Geschlecht in Viehwagen zusammengepfercht, und viele starben unterwegs an Hunger und Kälte. Sie kamen immer zu uns, knieten nieder, küßten unsere

Kleider und baten um etwas Essen. Unsere Konvois, rohe Amur-Kosaken, trieben sie mit wuchtigen Hieben ihrer Nagaikas auseinander. So sorgt das heilige russische Reich für seine Untertanen!

Trotz der großen Strapazen auf der Fahrt gab es auch viele heitere Situationen. Einmal blieb einer der unsern auf einer Station zurück, ohne daß es bemerkt wurde. Nach zwei Tagen war er plötzlich wieder da: er hatte sich auf das Trittbrett eines Schnellzuges gesetzt, hatte uns überholt und dann auf einer vor uns liegenden Station gewartet, bis wir ankamen.

Viel Sorgen machte uns die Beschaffung von Heizmaterial, aber sie wurden behoben; denn „besorgen" hatten wir in der Gefangenschaft alle gelernt.

Herrlich war die Fahrt um den Baikalsee.

Früher ging der Verkehr während des Winters direkt über das Eis, im Sommer wurde man mit einer Fähre übergesetzt. Nun ist die neue Strecke längs des Sees im Betrieb. Landschaftlich ist dies die schönste Fahrt, die ich kenne. Der See ist umrahmt von hohen, steil abfallenden Felsgebirgen, die mit ihren schneeigen Gipfeln lebhaft an das Berner Oberland erinnern. Bald läuft die Bahn unmittelbar am Rand des Sees entlang, bald klettert sie an den Felsen empor, bald klebt sie an einer steilen Bergwand über den tiefblauen Wassern. Die Fahrt längs des Sees nahm fast drei Tage in Anspruch.

Immer häufiger sah man auf den verschiedenen

Stationen Mongolen und Chinesen, und als wir das Gebirge hinter uns hatten, trafen wir in den weiten Steppen auch öfters große Kamelkarawanen.

Irgend jemand erzählte mir, wir müßten nun bald nach der Mandschurei kommen, da die neue Sibirische Bahn durch russisches Gebiet noch nicht in Betrieb genommen sei. Hätten wir nur eine Karte gehabt! Auf einer größeren Station glückte es mir endlich, unbemerkt zu verschwinden, und schon hatte ich einen Fahrplan der Sibirischen Bahn mit einer Eisenbahnkarte erstanden. Groß war meine Freude, als ich an Hand dieser Karte bestätigt fand, daß man nach Wladiwostok nur durch die Mandschurei gelangen könne.

Aber sollten wir denn überhaupt nach Wladiwostok? Es gab doch auch auf der bisher fertiggestellten nördlichen Strecke längs des Amur noch viele Gefangenenlager, wie Srjetensk oder Blagowjeschtschensk. In Kaidalowskoje gehen die beiden Linien, die südliche und die nördliche, auseinander.

Hier mußte die Entscheidung fallen.

Die Flucht

Klopfenden Herzens spähte ich beim Verlassen von Kaidalowskoje aus, welche Richtung der Zug einschlagen würde. Ging's auf der südlichen Linie weiter, so mußten wir bald über einen Fluß kommen; das wußte ich aus meiner Karte. Und wirklich, der Zug verlangsamte seine Fahrt, ich sah linker Hand die nach Norden führende Abzweigung, während unser Zug einen Fluß überquerte, um die Richtung nach Südosten einzuschlagen. Damit war es bei mir entschieden: Jetzt versuche ich zu fliehen!

Dank meiner, wenn auch recht ungenauen Eisenbahnkarte — sie reichte von Berlin bis nach Peking — stellte ich fest, daß in Charbin eine Bahn nach Süden abgeht, die über Mukden nach Peking führt. Die Strecke von Charbin nach Mukden schätzte ich nach dem Augenmaß auf achthundert Kilometer. Ein für sibirische Verhältnisse guter Schnellzug mußte diese Fahrt in zwei Tagen zurücklegen. Wenn ich in Charbin mich unbemerkt von meinem Transport entfernte, so mußte es doch sicher möglich sein, einen Schnellzug nach Mukden ausfindig zu machen, den ich benutzen könnte.

Auf den folgenden Stationen sah ich mir darum jeden uns überholenden Schnellzug genau an und stellte fest, daß man sich unter einem Wagen zwischen Achse und Bremsvorrichtung festklammern könnte, und zwei Tage wollte ich das schon aushalten. Von China hatte ich nur eine ganz vage Vorstellung; wenn ich nur erst mal in Mukden war, dann würde sich das Weitere schon finden.

Während der Fahrt beobachtete ich, daß einige Kameraden häufig die Köpfe zusammensteckten, sich gegenseitig auf einem Fetzen Papier etwas zeigten und geheimnisvoll miteinander tuschelten.

„Aha, ihr wollt auch auskneifen!"

Und so war's. Klar waren sie sich noch nicht darüber, wie sie es anfangen sollten; nur soviel stand bei ihnen fest, sie wollten sich vor Charbin während der Nacht von dem Transport entfernen, um zu Fuß Mukden zu erreichen.

Ich erzählte ihnen nun von meinem Plan, den sie aber für gänzlich unausführbar hielten. Bei dieser schrecklichen Kälte sich zwei Tage unter einem Eisenbahnwagen festklemmen — das könne man nicht aushalten, da müsse man doch erfrieren!

Das leuchtete mir schließlich auch ein. Nun wurde der Plan der Kameraden eingehend erwogen. Sie hatten eine kleine Karte von Asien im Maßstabe von 1:30000000. Mit Hilfe dieser und meiner Eisenbahnkarte, auf der weder Flüsse noch Gebirge eingetragen

waren, haben wir dann tatsächlich den Fluchtplan entworfen und ausgeführt.

Sogleich begannen die Vorbereitungen: wir brauchen zum Marsch sechs bis acht Wochen. Lebensmittel können wir aber höchstens für acht Tage mitnehmen. Wegen der Bekleidung haben wir uns nicht zu sorgen, denn das Gebiet ist sicher nur wenig bewohnt, und nach sechs Monaten Kriegsgefangenschaft ist selbst die beste Uniform nicht mehr so leicht als solche zu erkennen. Und woher sollen auch die Leute hier wissen, wie eine deutsche Uniform aussieht? Die Orientierung machte uns kein Kopfzerbrechen. Wenn wir nur immer nach Süden liefen — und die ungefähre Himmelsrichtung konnten wir ja aus Sonne und Sternen feststellen —, dann mußte China einmal kommen. Wie es von hier aus weitergehen sollte, darüber waren wir uns nicht im klaren, aber das konnten wir auch später noch überlegen.

Drum erst mal bis China!

Mir fiel die Aufgabe zu, für Proviant zu sorgen.

Da ich täglich Brot, Zucker, Tee und Wurst für meine fünf Kameraden einkaufte — wir hatten immer zu fünft oder sechst eine Eßgemeinschaft gebildet —, war es leicht, immer etwas zurückzulegen, ohne daß das weiter auffiel.

Ein anderer stellte die Barmittel aller im Wagen anwesenden Kameraden fest, und jeder gab freudig, was er irgendwie entbehren konnte; so bekamen wir doch immerhin einige Rubel zusammen.

Auch ein Rucksack wurde aufgetrieben, der später all unsere Schätze bergen sollte. Fast jeder der Kameraden hatte irgendeine Kleinigkeit, die allen unterwegs von Nutzen sein konnte. Der eine eine Kerze, der andere bessere Stiefel, die wir umtauschten; ein dritter besaß ein zweites Paar Strümpfe. Zwei Küchenmesser wurden unserem Geschirr entnommen.

Anfänglich beabsichtigten wir zu sieben zu fliehen, aber bei den stundenlangen Beratungen über die Flucht stellten sich so viele Hindernisse und Schwierigkeiten heraus, daß zuletzt nur noch drei außer mir das auch schon wegen der starken Septemberfröste allgemein als aussichtslos betrachtete Unternehmen mitmachen wollten.

Zunächst war da mein alter Bekannter aus der Peter-Pauls-Festung, der mit dem Parseval-Luftschiff abgeschossene Obermaschinist L. Er war körperlich von uns allen bei weitem der leistungsfähigste, obwohl er lange nicht mehr so jung war wie wir anderen.

Der zweite, Leutnant B., gehörte seit Omsk zu unserem Gefangenentransport. Die Russen hatten ihn, als er als Parlamentär den russischen Graben aufsuchte, um über eine Feuerpause zur Bestattung der zwischen den Linien liegenden gefallenen Deutschen und Russen zu verhandeln, gemeinerweise gefangengenommen. So achteten unsere Gegner im Weltkrieg die internationalen Abmachungen!

Schließlich war in Nischne-Udinsk noch Leutnant C.

zu unserem Transport gestoßen, der in Polen bei einem Aufklärungsflug weit hinter den russischen Linien abgeschossen worden war.

Leider war mein Freund Gorrissen durch die aufreibende Petersburger Gefangenschaft körperlich zu sehr geschwächt, um sich uns anschließen zu können.

Hinter der Station Mandschuria mußten wir auf mandschurisches Gebiet kommen.

Die Mandschurei gehörte ja eigentlich zu China, aber Russen und Japaner saßen so fest darin, daß die Chinesen hier nichts mehr zu sagen hatten.

Unsere Hoffnung, daß wir in der Mandschurei genau so weitertransportiert würden wie bisher, erfüllte sich leider nicht. Wir wurden alle zusammen in einen Wagen vierter Klasse gesteckt, da man uns hier besser überwachen konnte. Der Wagen hatte verriegelte Doppelfenster, und die beiden Ausgänge waren durch zehn neu hinzugekommene Wachmannschaften besetzt. Niemand durfte den Wagen verlassen. Die Kosaken bekamen scharfe Munition und ließen ihre Gewehre nicht mehr aus der Hand.

Wenig günstige Aussichten!

Wir berechneten, daß wir von Mandschuria aus nach vier Tagen Charbin erreichen müßten. In der Nacht vor Charbin sollte die Flucht ausgeführt werden. Da ein Entkommen, wie wir es uns zuerst gedacht hatten — indem wir einfach unbemerkt auf einer Station zurückblieben —, jetzt unmöglich geworden war, mußten wir einen anderen Ausweg finden.

Mit vielem Geschick öffneten wir die Riegel an einem Fenster und rieben die Führungen der Fenster mit Fett ein, um sie geräuschlos und schnell öffnen zu können. Nachts wurde das Durchzwängen durch die kleinen Kupeefenster ausprobiert, und während der nächsten Nächte mußte immer einer von uns wachbleiben, um zu beobachten, in welcher Reihenfolge die Kosaken und die neu hinzugekommenen Wachmannschaften ihren Dienst versahen und welches wohl der günstigste Augenblick zum Entkommen sei.

Zwei Tagfahrten vor Charbin setzte südlich der Bahn ein riesenhaftes Sumpfgebiet ein, das eine Flucht unmöglich machte. Hartnäckig aber hielten wir an unserem Vorhaben fest:

„Dann eben erst hinter Charbin!" —

Nachmittags kamen wir in Charbin an.

Zwei deutsche Offiziere wurden zu uns gebracht, die von einem früheren Transport stammten. Sie hatten sich von einem Polen erzählen lassen, man solle in Charbin einfach aus dem Zug springen; in der Stadt könne man sich für wenig Geld Pferde besorgen und so in kurzer Zeit ohne große Schwierigkeiten China erreichen. Die beiden waren richtig auf den Leim gegangen und kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof abgesprungen. Natürlich waren sie sofort gefaßt worden, und man hatte sie

übel zugerichtet. Man warf sie zu Boden, trat sie mit Füßen und schlug ihnen die Zähne ein. Jetzt kamen die armen Kerle mit blutunterlaufenen Augen und verbeulten Köpfen zu uns, um mit uns ihrem Transport nachzufahren.

Unser Kosakenunteroffizier zog seinen Säbel und erklärte, er werde jedem von uns, der so etwas versuche, sofort den Kopf abschlagen. —

Um acht Uhr abends verließen wir Charbin. Der entscheidende Augenblick rückte näher. Die Reihenfolge, in der wir aus dem Zuge zu springen hatten, wurde festgelegt.

Zuerst wollte ich hinausspringen; dann sollte einer der Kameraden den Rucksack mit den Lebensmitteln nachwerfen für den Fall, daß den andern durch vorzeitige Entdeckung die Möglichkeit, mir nachzuspringen, genommen würde. Die drei andern sollten sofort hinter mir her springen. Die übrigen Kameraden wurden gebeten, durch Singen und Fragen an die Wachmannschaften deren Aufmerksamkeit abzulenken.

Da der Zug immerhin eine gewisse, wenn auch keine große Geschwindigkeit hatte, mußten wir mit der Möglichkeit rechnen, daß sich einer von uns beim Hinausspringen verletzte. Wir vereinbarten, wenn auch schweren Herzens, ihn alsdann seinem Schicksal zu überlassen, da er sonst die andern mit ins Verderben gerissen hätte.

So lange, bis der ganze Zug vorbei war, wollten wir mit dem Gesicht nach dem Boden unmittelbar neben dem

Gleis liegenbleiben, um nicht vom Zug aus entdeckt zu werden. Der zuletzt Entsprungene sollte dann den Bahndamm entlang zurückgehen, während ich dem Zug nachzulaufen hatte. Auf diese Weise konnten wir uns nicht verfehlen.

Kurz vor zehn Uhr — der verräterische Mond verschwand gerade hinter einer Wolke — hieß es: Entweder — oder! Wir alle waren so erregt, daß keiner sprechen konnte. Ich drückte Gorrissen die Hand. Seine Lippen bebten: „Viel Glück!"

Schnell riß ich die beiden Fenster auf, zwängte mich durch die Öffnung; mit der Rechten am Fensterrahmen hängend, zog ich die Knie an, mit der Linken stieß ich ab und ließ mich los.

Ich überschlug mich und wurde vom Trittbrett des nächsten Wagens beiseite geschleudert. Eng an den Boden geschmiegt, blieb ich liegen. Ob meine Knochen heil geblieben seien, fühlte ich in der Aufregung nicht. Da — lautes Rufen! Ich blickte empor. Auf der Plattform des gerade vorüberfahrenden Wagens stand ein Kosak. Der hatte mich entdeckt!

Alles verloren! so schoß es mir durch den Kopf.

Ohne mich weiter um unsere Abmachungen zu kümmern, sprang ich auf und lief neben dem Zuge her.

Gott sei Dank, ich war unverletzt!

Nur jetzt schnell den Rucksack finden, und dann querfeldein!

Daß meine Kameraden noch kommen würden, wagte ich gar nicht zu hoffen. Doch da lief schon einer auf mich zu, und in kurzem Abstand folgten die beiden andern. Einer rief: „Fort, fort, wir sind entdeckt!" Glücklicherweise waren wir alle vier, abgesehen von einigen belanglosen Hautabschürfungen, unverletzt geblieben.

So liefen wir denn, so schnell wir konnten, vom Bahndamm weg. Den Rucksack schleifte ich hinter mir her, denn zum Übernehmen war keine Zeit.

Der Zug hatte inzwischen angehalten, lautes Gejohle schallte hinter uns her, das aber bald vom Geknatter der Gewehre übertönt wurde.

Wir liefen um unser Leben!

Alle Augenblicke stürzte einer in der Dunkelheit, denn zu sehen war nichts. Es war ein gemeines Gefühl, darauflosrennen zu müssen, ohne zu wissen, ob der nächste Schritt nicht in einen Abgrund führte. Obermaschinist L. stolperte über meinen nachschleifenden Rucksack, griff im Fallen zu und half mir dann tragen. Das unausgesetzte Fallen, Wiederaufrichten und erneute Stolpern ermüdete entsetzlich, und als nach einiger Zeit der Schall der Schüsse darauf schließen ließ, daß wir ein paar hundert Meter Abstand zwischen uns und unsere Verfolger gebracht hatten, mußten wir für einen Augenblick stehenbleiben. Die Knie zitterten uns so, daß wir umzufallen drohten.

Aber wir mußten weiter!

Wir versuchten, uns beim Weiterlaufen die Hände zu geben, um in der Dunkelheit nicht auseinander zu kommen. Aber so ging es auch nicht. Doch der keuchende Atem des Vorder- oder Nebenmannes zeigte einem auch so die Richtung. Und immer weiter und weiter ging's, bis nichts mehr hinter uns zu hören war.

Fast gleichzeitig sanken wir völlig erschöpft zu Boden. Wir müssen alles Entbehrliche zurücklassen, da wir so nicht weiterkommen. Schnell wurden Halstücher, Kragen und was einem sonst noch beim schnellen Laufen Luftmangel verursachte, abgelegt, mit den Messern der Boden aufgekratzt, das Zeug hineingestampft und etwas Erde darübergeworfen, um unsere Spuren zu verwischen. Wir wußten, daß uns diese Dinge bei der großen Kälte später sehr fehlen würden, aber jetzt galt es nur, möglichst rasch vorwärts zu kommen, und lieber wollten wir erfrieren als den Russen nochmals in die Hände fallen. Wir liefen die ganze Nacht, bis der Morgen graute.

Dann wurde über ein Versteck beraten. Ein Sumpf schien am geeignetsten, da die von Charbin ausgeschickten Kosakenpatrouillen, die sicher schon unterwegs waren, hier mit ihren Pferden nicht weiterkommen konnten. Wir legten uns in das meterhohe Rohr und erwarteten das Aufgehen der Sonne. Es war bitter kalt, und die Folgen des überaus anstrengenden Gewaltmarsches machten sich bald bemerkbar. Wir schliefen abwechselnd je nur eine

halbe Stunde, um nicht während des Schlafs zu erfrieren.

Gegen Mittag setzte ein heftiges Schneegestöber ein, so daß man kaum einige Meter weit sehen konnte. Erleichtert atmeten wir auf: für den Augenblick waren wir vor unseren Verfolgern sicher! Gegen drei Uhr nachmittags brachen wir auf, da wir es bis zum Einbruch der Dunkelheit in diesem naßkalten Sumpf nicht mehr ausgehalten hätten.

Wir hatten geglaubt, daß das Land nur ganz schwach bevölkert sei; in dieser Vermutung sahen wir uns aber sehr angenehm enttäuscht: zahlreichen Hütten und bebaute Felder verrieten die Anwesenheit von Menschen. Zunächst zwar vermieden wir ängstlich die Ansiedlungen, da wir nicht wußten, ob hier Russen wohnten oder Chinesen. Später sahen wir jedoch öfters Chinesen vor den Häusern und beschlossen, ein einsames Gehöft aufzusuchen.

Beim Dunkelwerden näherten wir uns einer abseits liegenden Hütte. Die armen Leute waren zu Tode erschrocken, als sie uns sahen. Schreiend liefen die Kinder davon und versteckten sich hinter den Erwachsenen. Wir machten ihnen allen durch Gebärden klar, daß wir friedfertige Menschen seien, worauf sie sich in Verbeugungen bis zum Boden erschöpften. Dann zeigten wir ihnen, daß es uns sehr kalt sei und daß wir in die Hütte gehen wollten, um uns zu wärmen. Bereitwilligst wurde uns Platz gemacht, und bald saßen wir um ein Feuer und

trockneten unsere durchnäßten Kleider. Einer von uns paßte immer auf, ob draußen sich nichts Verdächtiges wahrnehmen ließe, oder ob etwa ein Chinese wegzulaufen versuchte; denn wir waren beständig in Furcht, daß Russen in der Nähe seien und daß einer unserer Gastgeber ihnen von uns erzählen möchte. Doch ereignete sich nichts dergleichen.

Mitten in der Nacht brachen wir wieder auf, und weiter ging's mit nur kurzen Unterbrechungen bis zum nächsten Abend, immer gen Süden. Bei dem trüben Wetter orientierten wir uns durch Betasten der Sträucher und Bäume; an diesen hatten sich bei dem Schneesturm, dessen Richtung wir uns gemerkt hatten, an der Luvseite schmale Schneestreifen festgesetzt, und hiernach war die ungefähre Richtung Süd leicht zu ermitteln.

Den ersten Teil der Nacht verbrachten wir in einer kleinen Mulde, die uns einigermaßen Schutz gegen den Wind bot. Doch bald ging es wieder weiter, denn das war ja nun doch schon gleichgültig, ob man, um nicht zu erfrieren, auf der Stelle trat oder sich vorwärts bewegte. Die Vorhut mußte nur öfters abgelöst werden, da sie bei der Dunkelheit immer am schlechtesten wegkam durch häufiges Stolpern und Stürzen.

Schlimm stand es mit unserer Verpflegung. Brot und Wurst mußten erst durch die Körperwärme aufgetaut werden, ehe man sie beißen konnte, und da wir gegen den Durst nur Schnee im Munde zergehen lassen konnten,

bedeutete auch das immer große Wärmeverluste für den Körper. Auch unsere Bekleidung und unser Schuhwerk ließen sehr viel zu wünschen übrig. Mäntel, Schals und Handschuhe besaßen wir nicht mehr, und die abgerissenen Uniformen, die kaum noch als solche zu erkennen waren, schlossen bei den vielen fehlenden Knöpfen nur sehr unvollkommen. Unsere Schuhe waren so hart gefroren, daß die Gefahr bestand, sie zu zerbrechen, wenn man sie ausgezogen hätte, um sich die Füße warm zu reiben. Es blieb daher nur, um diese wenigstens etwas zu erwärmen, die Möglichkeit, sie unter den Körper eines liegenden Kameraden zu stecken.

Daß wir trotz alledem unseren Humor nicht verloren, war eigentlich das Erstaunlichste. Obermaschinist L. hatte seine kurze Stummelpfeife gerettet, an der jeder einmal ziehen durfte, wenn sie zu besonders festlichen Anlässen in Brand gesteckt wurde. Der Tabak machte die Reise lose in der Hosentasche mit und ließ sich komischerweise dadurch auch immer wieder strecken, wenn er zu Ende gehen wollte. Der noch blutjunge Leutnant B. konnte in seinem Flensburger Platt auch der übelsten Situation immer etwas Komisches abgewinnen und Leutnant C. mit seiner russischen Mütze und seinen guten russischen Sprachkenntnissen schlug vor, uns nachts, wenn wir wegen der Gefahr des Erfrierens nicht einschlafen durften, kostenlos russischen Unterricht zu erteilen.

Die Gesichter hatten wir uns gegen die Kälte mit Fett, das die Haut unserer Wurst hergeben mußte, eingerieben, und in Verbindung damit verliehen uns unsere Bärte ein alles weniger als vertrauenerweckendes Äußere.

Das Gebiet, durch das wir zogen, war leicht hügelig und teilweise ziemlich stark bebaut. Die Nähe eines Dorfes, das wir anfänglich in großem Bogen umgingen, wurde uns regelmäßig durch einzelne Baumgruppen, die bei der sonst üblichen Baumlosigkeit schon von weitem auffielen, angezeigt. Wir hatten bald heraus, daß diese Baumgruppen, unter denen sich immer zahlreiche kleine Erdhügel befanden, Grabstätten sein mußten. Wir schlossen dies aus den Steinplatten mit chinesischen Schriftzeichen, die wir häufig bei den Erdhügeln antrafen. Irgendeiner von uns hatte einmal gelesen, daß die Chinesen diese Grabstätten nach Möglichkeit meiden, weil dort die Geister der Abgestorbenen hausen sollten. Das wurden nun unsere Halteplätze und Zufluchtsstätten, wenn wir einmal größeren Trupps von über Land Ziehenden aus dem Wege gehen wollten.

Erhebliche Schwierigkeiten machten uns oft kleinere Flußbetten, die noch nicht völlig zugefroren waren und uns viel Zeit raubten durch das Flußauf- und Flußab-Suchen einer Furt. Eigentliche Wege gab es nicht, doch überquerten wir öfters besonders stark ausgetretene und durch tiefe Radspuren gekennzeichnete Pfade, denen wir

aber nie folgten, um unerwünschte Begegnungen zu vermeiden.

Auffallend schwach war die Tierwelt vertreten. Reißende Tiere — und wir hatten uns besonders auf Wölfe gefaßt gemacht — sahen wir überhaupt nicht. Auch Rehwild oder Hasen fehlten völlig, und die wenigen auf größere Entfernung gesichteten Vögel kannten wir nicht. Nur in den Ansiedlungen waren Hühner und schwarze Schweine, mit fast auf dem Boden schleifenden Bäuchen, zu sehen. Die letzteren wurden gewöhnlich von kläffenden und sehr bissigen Kötern bewacht, die uns durchweg Feindschaft geschworen zu haben schienen.

Da alle Felder schon längst abgeerntet und überdies mit Schnee bedeckt waren, fanden wir trotz wiederholten Suchens keine Erdfrüchte, um unseren zu Ende gehenden Proviant zu strecken. Es gelang uns zwar, unbemerkt einige Hühner zur Strecke zu bringen, doch war damit fast nichts anzufangen, da wir das rohe Fleisch schlecht hinunterwürgen konnten und eine Möglichkeit, es zu braten, nicht bestand.

Schließlich waren wir mit unserem Proviant und damit auch mit unserem Latein zu Ende. Unsere letzte Mahlzeit bestand aus einem Stück Würfelzucker und einem Stück Stearinkerze, das sich aber nicht im Magen festhalten ließ. Da zudem die Füße immer mehr vereiterten und das Gehen allmählich zu einer unerträglichen Qual wurde, so mußten wir nun öfters menschliche

Behausungen aufsuchen, wobei wir nach Möglichkeit kleinere, abseits liegende Gehöfte ansteuerten, da wir in diesen die Gefahr des Erkanntwerdens als entwichene Kriegsgefangene weniger fürchteten.

An den Aufruhr, den unser Erscheinen in so einem Gehöft regelmäßig hervorrief, gewöhnten wir uns bald. Das waren nun mal eben die unvermeidlichen Empfangszeremonien, die wohl in diesem Erdteil mit dazu gehörten. Alles stürmte aus den Lehmhütten, die Weiber schnatterten wie eine Herde aufgeregter Gänse, auf dem Arm, auf dem Rücken, an den Rockschößen eine Unzahl völlig mit Dreck überkrustete Kinder, dazu das Gekläff der vollzählig erschienenen Dorfköter. Nach verschiedenen vergeblichen Versuchen, mit Gebärden unsere Wünsche darzutun, hatten wir bald herausgefunden, daß man zunächst das Vertrauen dieser Leute gewinnen mußte, was am schnellsten durch Erregung ihrer Neugier geschah. Wenn Obermaschinist L. seine schon lange verrostete Taschenuhr herauszog, die wir dann alle interessiert betrachteten, dann reckten sich die Hälse, und jeder schob den anderen nach vorn, um hinter dessen Rücken auch einen Blick auf diesen Zauberapparat zu erhaschen. Auch Leutnant C. mit seiner goldgeränderten Brille bildete einen großen Anziehungspunkt, und wenn erst einige Minuten verstrichen waren, dann war ein ganz Kühner uns meistens schon so nah auf den Leib gerückt, daß er mit spitzen Fingern unsere noch nie gesehenen

Gegenstände berühren konnte. Jetzt schnell die Uhr eingesteckt, denn nun wollten alle anderen auch anfassen, und das mußte vermieden werden, denn der erste war doch nun ein Held in den Augen der anderen, und das mußte er bleiben. Sollte er doch jetzt von uns dadurch ausgezeichnet werden, daß wir uns gerade in seiner Hütte aufzuwärmen gedachten. Nun wurde ihm beruhigend auf die Schulter geklopft, dann rieben wir die Hände ineinander, hauchten hinein und deuteten auf eine Hütte, was auch bald dahin verstanden wurde, daß wir uns hier niederzulassen wünschten. Daß diese Wundertiere auch frieren konnten, brachte uns den Naturmenschen nun schnell näher.

Solche Hütten sahen allerdings meist grauenerregend aus. Durch eine enge Öffnung von etwa ein Meter Höhe, die mit einem alten Lumpen verhängt war, kroch man in das fensterlose Innere. Auf dem festgestampften Erdboden schien der Unrat nie entfernt zu werden, von einer Einrichtung war überhaupt nichts zu bemerken. Irgendwo in einer mit Lehm erhöhten Ecke standen ein paar kleine irdene Schalen und Töpfe, und wenn es hoch kam, lagen noch ein paar Lumpen herum, die beim Schlafen die aus dem Boden aufsteigende Feuchtigkeit abhalten sollten. In der Mitte der Hütte waren aus hartgebranntem Lehm zwei kleine Wände errichtet, zwischen denen ein Feuer brannte, das mit einer Art getrocknetem Schilfrohr unterhalten wurde. Uns tränten die Augen

von dem beißenden Rauch, der durch eine kleine Öffnung an der Decke nur mühsam abzog.

Ehrensache war es natürlich, daß alle zu diesem Hauswesen gehörenden Bewohner mit uns hineinkrochen, während die übrigen sich vor dem Eingang postierten und von Zeit zu Zeit durch einen unserer Gastgeber über unser Befinden auf dem laufenden gehalten wurden. Das rief dann jedesmal eine neue Schnatterwelle hervor, die auch oft von dem Versuch begleitet war, sich noch mit einzuschmuggeln, um uns besser beobachten zu können.

Erstaunlich ist die Gutmütigkeit dieser einfachen Menschen. Wenn sie erst einmal aus unseren Gesten verstanden hatten, daß wir zu essen und zu trinken haben wollten, dann setzte sich unter lebhaftem Stimmaufwand das ganze Dorf in Bewegung, um etwas zu essen heranzuschleifen. Und bald war ein Kessel über das Feuer gehängt, in dem uns etwas zusammengebraut wurde. Der anfängliche Widerwille gegen die uns unbekannten Gerichte, die wir möglichst heiß aus kleinen Näpfen schlürften, war bald überwunden, denn sehen konnte man ja doch nicht, was man aß, da es keine Beleuchtung gab, und zu riechen war auch nicht viel, dafür sorgten schon der beißende Rauch des Feuers, der Geruch des Unrats auf dem Boden und nicht zuletzt die Ausdünstungen der Gastgeber.

Aber wir ließen uns auch nie lumpen. Nach so einem

üppigen Gastmahl machten wir dem Hausvater, wenigstens so lange der Vorrat reichte, regelmäßig ein größeres Gastgeschenk, wie einen Uniformknopf oder etwas Ähnliches. Mit russischem Geld hätte man hier doch nichts anfangen können und unsere paar Rubel mußten wir für später aufheben.

Von Tag zu Tag wurden wir kühner, und bald ging es auch zuversichtlich in eine größere Ortschaft hinein. Der Einzug war recht merkwürdig. Natürlich war sofort wieder das ganze Dorf da, um uns, wie üblich, anzustarren. Sicherlich hatten auch diese Leute noch nie einen Europäer zu Gesicht bekommen. Das Oberhaupt — daß es das sei, schlossen wir aus seiner besseren Kleidung und der Achtung, die ihm die anderen erwiesen — hieß uns mit unendlich langen und tiefen Verbeugungen willkommen, die wir als welterfahrene Leute getreulich erwiderten. Wir wurden nach der größten Hütte geführt und bekamen Tee. Eigentlich ist das ja wohl nicht der richtige Ausdruck für das Getränk, das uns da gereicht wurde, aber da das Zeug heiß und grün gefärbt war, nannten wir es eben Tee. Geschmack und Geruch will ich lieber nicht beschreiben. Dann gab es in kleinen Näpfen etwas, was zunächst langen Regenwürmern glich; beim Kosten stellte sich aber, Gott sei Dank, heraus, daß es doch etwas anderes sein müsse. Was es wirklich war, weiß ich heute noch nicht; jedenfalls haben wir's gegessen. Die Nacht über blieben wir in der

Hütte neben unserem Wirt auf seinem „Kang" (Ofenbett).

So ein Kang besteht aus Steinplatten, die ungefähr fünfzig Zentimeter über dem Erdboden liegen und mit Strohmatten bedeckt sind. Sie ziehen sich durch die ganze Hütte, und nur in der Mitte ist ein schmaler Gang freigelassen. Unter den Steinplatten wird ein Holzfeuer gemacht, so daß man immer eine warme Sitzgelegenheit hat. Diese Kangs dienen als Bett zum Schlafen, als Stuhl zum Arbeiten, als Bank zum Essen.

Die Nacht war sehr unangenehm; während wir auf der einen Seite fast gebraten wurden — man hatte es gut mit uns gemeint und tüchtig eingeheizt —, froren wir auf der anderen ganz erbärmlich.

Von nun an suchten wir jeden Abend in einem größeren Dorf Quartier zu machen. Wir waren wohl schon einige hundert Kilometer von der sibirischen Eisenbahn entfernt, da wir nun bald vierzehn Tage unterwegs waren, und die von Charbin nach Mukden südwärts gehende Bahn glaubten wir auch einige Tagemärsche westwärts von uns. Da wir im übrigen noch nie auf einen Europäer gestoßen waren, konnte uns bei diesen gutmütigen chinesischen Leutchen sicherlich nichts passieren. Gewiß machte uns unser körperlicher Zustand etwas leichtsinnig, denn wir hätten ja kaum noch vorwärts kommen können, wenn wir bei dieser „sibirischen" Kälte hätten im Freien übernachten müssen. Als daher

eines Tages eine größere Stadt am Horizont auftauchte, wurde mutig darauflosmarschiert. Vielleicht gab es hier die Möglichkeit, etwas Näheres über die weiterhin einzuschlagende Marschrichtung zu erfahren und unsere so kümmerliche Ausrüstung zu verbessern. Um den Ort lief eine hohe Lehmmauer, und die breit ausgefahrenen Wege, die auf das Stadttor zuführten, ließen auf vermehrten Verkehr schließen. Wir passierten unbehelligt das Stadttor und waren sofort in einem Gewühl von Menschen und Ochsenkarren. Durch die uns wie üblich umringende, schreiende Menge arbeitete sich ein Chinese an uns heran, der wenigstens so viel Russisch verstand, daß unser Leutnant C. eine gewisse Verständigung herstellen konnte.

Wir waren also in Mompanse. Wo es lag und welche Bedeutung ihm zukommt, habe ich nie erfahren. Auch keine Karte der Mandschurei und kein Lexikon weiß etwas darüber auszusagen, und doch war Mompanse ein beachtlicher Ort, denn als wir mit unserem neugewonnenen Chinesenfreund, der sich die größte Mühe gab, mit seinem spärlichen russischen Sprachschatz uns jede Frage zu beantworten, durch die breite Hauptstraße zogen, kam uns eine Menschenmenge entgegen, aus der sich allmählich ein Zug herausschälte, der bei uns einen unauslöschlichen Eindruck hinterlassen hat. Vorweg zogen ein paar Kerle, die wohl Anspruch darauf erhoben, als Angehörige der Wehrmacht angesehen zu werden, da sie

ein Gewehr mit sich führten, bei dem der Mündungsdeckel durch einen in den Gewehrlauf gestopften roten Lappen ersetzt war. Die Uniformen ließen darauf schließen, daß die Herren ganz verschiedenen Truppenteilen angehörten, jedenfalls paßte kein Stück zum anderen.

Hinter den Soldaten torkelte ein Mann, der sich den nackten Oberkörper mit Stricken behängt hatte und über Gebühr dem Alkohol zugesprochen zu haben schien. Dann kamen Kulis, die zu zweit an einer Bambusstange einen Mann trugen, der zusammengekauert in einem aus Stricken gefertigten Korb hing. Fünf Bündel in Stricknetzen johlten mit ihren Trägern um die Wette und schienen die Kommandogewalt in Händen zu haben, da auf ihr Geheiß der Zug alle Augenblicke anhielt, worauf sich von hinten ein Mann nach vorn begab, um die Herren in ihrer eigenartigen Sänfte durch einen Schluck aus der Pulle, einer großen, runden und abgeplatteten tönernen Kanne, zu laben. Ich glaubte erst, daß die Würdenträger der Stadt in ihren Sänften einen kleinen Ausflug unternommen hätten, und wunderte mich nur über die unbequeme Art der Beförderung in einem Stricknetz. Daß die hohen Herren sich aber herabließen, mit ihren Trägern und mit ihrer militärischen Eskorte andauernd aus derselben Flasche einen zu heben, so daß die ganze Kavalkade schon kräftig im Tran war, war doch etwas merkwürdig. Das mitlaufende

Publikum amüsierte sich auch köstlich. Kurz, das Ganze bereitete allen Mompansern offensichtlich großes Vergnügen. Unser Dolmetscher bemühte sich eifrigst, uns klarzumachen, was das alles bedeutete, aber das war bald nicht mehr nötig, denn schon kam das dicke Ende, das uns Aufschluß über diese Volksbelustigung geben sollte.

Der ganze Zug hielt mitten in der Stadt an, die Träger setzten ihre Lasten ab, und ein großes Palaver begann, während der Mann mit der Riesenpulle ständig stark gefragt blieb. Dann wurde eine Matte auf dem Boden ausgebreitet, der erste aus seinem Stricknetz herausgenestelt und mit dem Gesicht nach unten flach daraufgelegt, worauf der Mann mit den Stricken einen seiner endlosen Stricke vom Halse nahm, um ihn dem am Boden Liegenden umzulegen. Dann wurde ein Knebel hindurchgesteckt und mit einer Geschicklichkeit zugedreht, die auf öftere Ausübung dieses seltsamen Gewerbes schließen ließ. Als der Strick so fest saß, daß eine weitere Luftzufuhr wohl ausgeschlossen war, wurde das Ende des Knebels dem am Boden Liegenden zwischen die auf den Rücken gebundenen Arme gesteckt. Und schon kam Nummer zwei an die Reihe. In überraschend kurzer Zeit lagen alle fünf in gleicher Weise stranguliert am Boden, und wir wähnten das gräßliche Schauspiel beendet. Der Herr Scharfrichter hatte sich schnell durch einen großen Schluck gestärkt, er kehrte zum ersten Delinquenten zurück,

um den Strick wieder aufzudrehen. Kaum hatte der arme Kerl, der zu unserem Entsetzen noch gar nicht tot war, wieder etwas Luft bekommen, da wurde der Knebel erneut zugedreht, und dann ging es an die nächste Nummer.

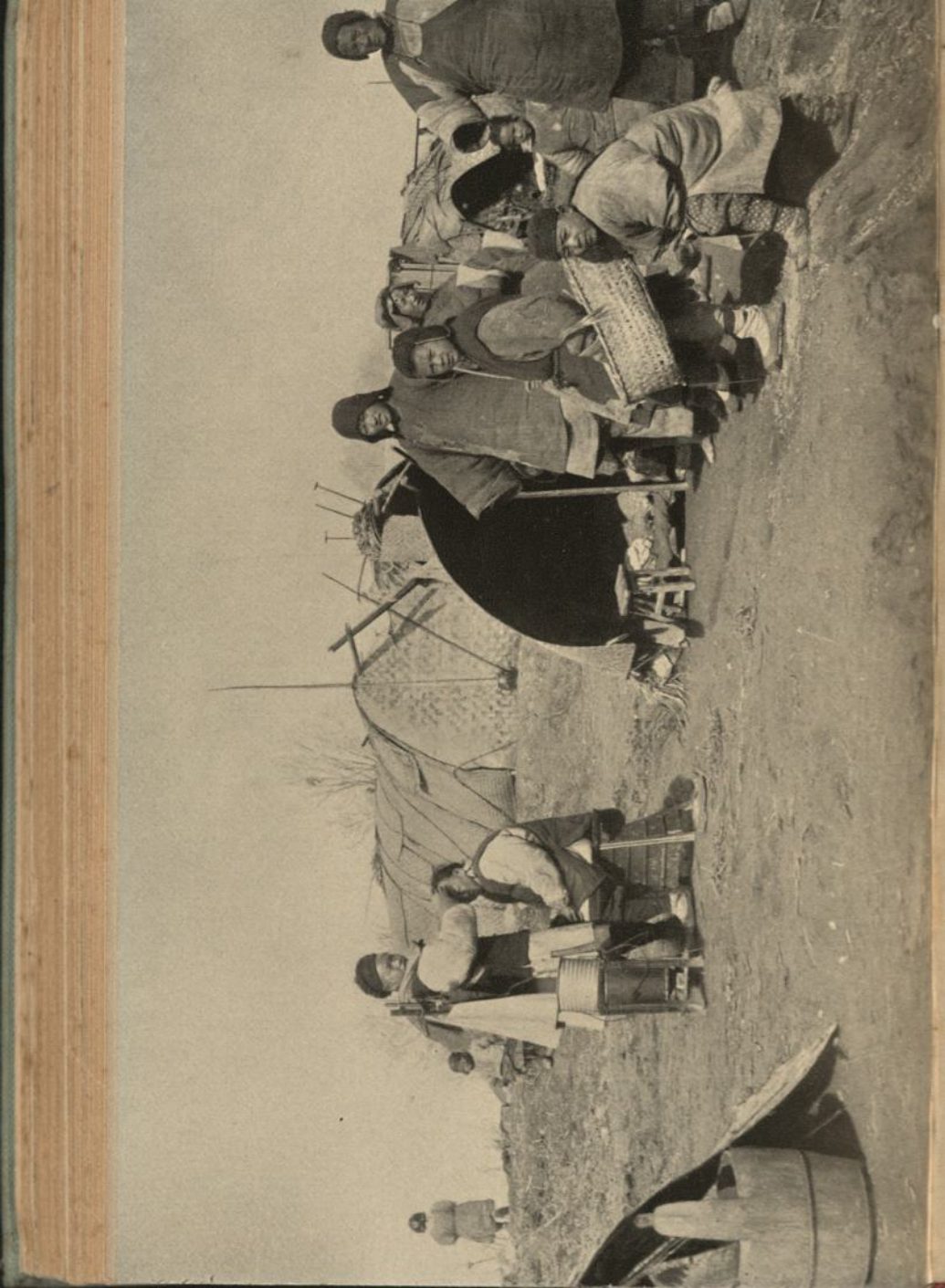
Unsere sonst nicht zarten Nerven streikten, und wir wendeten uns schaudernd ab. Unser Führer machte uns klar, daß wir einer Hinrichtung von fünf Räubern beigewohnt hatten.

Unser Bedarf an Mompanser Volksbelustigungen war reichlich gedeckt, und wir sahen zu, daß wir möglichst schnell durch das südliche Stadttor das freie Feld gewannen. Der höfliche Dolmetscher gab uns noch bis vor das Tor das Geleit, und wir benutzten die Gelegenheit, um ihn über den Weg nach Mukden auszufragen. Er warnte uns, weiter nach Süden zu gehen, denn dort hausten die Hunghutsen, die als schlimme Räuber verrufen seien. Lieber sollten wir uns nach Südosten wenden, wo die große Stadt Tschillin liege. Auf unserer Eisenbahnkarte war etwa in der Mitte zwischen Charbin und Mukden, jedoch mehr nach Osten liegend, ein Ort Kirin angegeben, der an einem Fluß namens Sungari lag. Nach längerer Debatte bekamen wir auch aus unserem Freund heraus, daß seine Stadt Tschillin an einem großen Fluß liegen müßte, sicherlich also mit Kirin identisch war. Zum Abschied erklärten wir ihm noch, wir seien amerikanische Professoren, die zu Fuß das Land

bereisten, und wir würden es jetzt doch vorziehen, direkt westlich nach der Bahnstrecke Charbin—Mukden zu wandern, um nicht in die Hände der Hunghutsen zu fallen, denn wer konnte wissen, was unser Freund über uns erzählte. Jedenfalls hatten wir damit unsere Spur am besten verwischt.

Also marschierten wir nach Kirin oder chinesisch Tschillin. Gegen Abend dieses Tages erklommen wir einen Hügel, um Ausschau nach einem Nachtquartier zu halten, und sahen bei der klaren Winterluft, die eine fast unbegrenzte Fernsicht zuließ, im Westen eine langsam nach Süden auswandernde Dampfwolke. Das mußte die Bahnlinie von Charbin nach Mukden sein, die nach unserer Kenntnis in russischen Händen war und erst von Mukden ab südwärts von den Japanern betrieben wurde. Da waren wir also viel zu weit westlich geraten, nun aber schleunigst auf Ostkurs, um mehr Abstand von der Bahn zu bekommen. Diese Nacht wird durchmarschiert, sonst fangen uns womöglich die Russen doch noch. So ging es denn die ganze Nacht hindurch ostwärts, bis uns bei Tagesanbruch ein großer Fluß Einhalt gebot. Da nur die Ränder vereist waren und die große Breite auf ziemliche Tiefe schließen ließ, war ein Durchwaten ausgeschlossen. Hinüberschwimmen kam bei unserer körperlichen Verfassung in dem eiskalten Wasser schon gar nicht in Frage. Die stark sumpfige Gegend schien völlig unbewohnt, so daß man auch damit nicht

Sumpftaiga in Sibirien



rechnen konnte, sich in einer Ansiedlung übersetzen zu lassen. Wir suchten nach angeschwemmtem Treibholz, um ein Floß zu bauen, doch wo sollte auch Holz herkommen, da es ja nirgends in der Gegend Waldungen gab. Wir waren entkräftet von dem langen kalten Nachtmarsch, hatten seit fast vierundzwanzig Stunden nichts gegessen, und die vereiterten Füße schmerzten unerträglich. So werden wir nicht mehr weit kommen! Aber was hilft's, wir können hier doch auch nicht liegen bleiben, bis der Fluß ganz zugefroren ist. Also müssen wir weiter. Aber wir konnten uns nicht einmal am Flußufer halten, da die Gegend zu stark versumpft war und wir alle Augenblicke einbrachen und uns an den harten Eisrändern die Schienbeine wund stießen. Also zurück auf festen Boden und dem Fluß stromauf gefolgt.

Mühsam schleppten wir uns vorwärts, und die Stimmung war schon auf dem Gefrierpunkt angekommen, als plötzlich einer am Horizont einen Reiter entdeckte. Vielleicht ein nach uns ausgeschickter Kosak? Denn wer sollte sich sonst in dieser trostlosen Gegend herumtreiben? Ob uns unser Freund aus Mompanse verraten hatte? An Flucht war nicht zu denken, denn wie hätten wir in unserer Verfassung einem Berittenen entkommen sollen? Also hingelegt und abgewartet. Langsam näherte sich uns die Reitergestalt. Das war ja ein kleiner Esel, auf dem ein langer hagerer Chinese hing, dessen Beine fast bis zum Boden baumelten! Gemächlich

Wohnhütten in der Steppe

trottete das Tier im spitzen Winkel zu unserer Marschrichtung daher. Jetzt aber auf und ihm den Weg abgeschnitten!

Der Chinamann fiel fast herunter, als wir so plötzlich auftauchten, und Freund Langohr blieb von selbst stehen. Obermaschinist L. hielt zunächst einmal den Esel am Halfter fest und klopfte dann dem sicherlich sein Ende erwartenden Reiter beruhigend auf den Schenkel. Es war ein urkomisches Bild, wie die beiden jetzt verhandelten. Dem hageren Chinesen fielen ein paar spärliche, aber dafür um so längere graue Barthaare auf die schlotternde Brust, mit den langen Beinen versuchte er in seiner Angst unter dem Bauch des Esels einen Knoten zu schlingen, um nicht herunterzufallen. Die Hände verbarg er in den weiten Ärmeln seines dick wattierten Rocks.

„Morgen, Herr Obermandarin", redete L. ihn an, „nur keene Bange, wir beißen doch nicht! Können wir nicht deinen Donkey chartern?"

Ein klägliches halbgesungenes „Butuuunde" war die Antwort.

„Ach wat, butunde. Deinen Esel, den Donkey da wollen wir anheuern. Du kannst doch auch auf deinen dicken Filzpantinen alleene nach Hause latschen." Und wieder wimmerte es in hohen Fisteltönen: „Butuuunde."

Der arme Kerl tat uns leid. „Laß ihn laufen", riefen wir L. zu, „sonst stirbt er uns noch vor Angst, und dann

können wir ihm seinen klapperigen Esel nach Hause tragen."

Aber vielleicht konnten wir ihm durch Zeichen wenigstens klarmachen, daß wir über den Fluß hinüber wollten. Leutnant C. versuchte es mit Russisch, wobei er zur Unterstützung nach der Richtung des Flusses zeigte und heftige Schwimmstöße machte. Da erschrak der Alte noch viel mehr und wimmerte immer kläglicher. Also völlig aussichtslos, aus der alten Pagode etwas herauszukriegen, stellten wir einmütig fest.

Wir machten ihm ein paar höfliche Komplimente, um ihn zu beruhigen, und ließen ihn abziehen. Zu seinem Vergnügen wird der Kerl ja nicht in dieser trostlosen Gegend spazierenreiten, und wenn wir ihm folgen, müssen wir auf eine Ansiedlung stoßen.

„Grüß Muttern schön, sie soll schon Kaffee kochen, wir kämen gleich", rief L. ihm zu und ließ das Halfter los, worauf sich das Eselchen im Zuckeltrott davonmachte. Der Alte schaute ängstlich nach uns zurück und schien sich langsam zu beruhigen, als wir erst in größerem Abstand ihm folgten.

Da er schräg auf den Fluß zuritt, mußte doch auch bald eine Möglichkeit zum Übersetzen kommen. Was so ein bißchen Lachen doch alles ausmacht! Wir waren alle wieder obenauf.

Nach kurzer Zeit schon sahen wir verschiedene Räderspuren, denen wir folgten und die, aus ganz verschiedenen

Richtungen kommend, alle auf den Fluß zuliefen. Da waren ja auch ein paar Hütten! Und richtig, da lag ein floßartiges Fahrzeug, und schon war alle Not vergessen.

Der Alte mit dem Esel mußte uns schon angemeldet haben, denn nirgends ließ sich eine Menschenseele blicken. Aber der Rauch aus einer Hütte war unser Wegweiser, und freudig stellten wir fest, daß der Alte wohl schon unseren Kaffee kochen ließ.

Bald waren die Bewohner aufgestöbert, die uns nach einigem Zureden eine warme Brühe bereiteten, die uns herrlich mundete. Sogar einen brotähnlichen Teig erhielten wir, aus dem man allerdings die stark riechende Füllung herauskratzen mußte, um ihn hinunter zu bekommen. Nachdem wir uns noch aufgewärmt hatten, ging's ans Verhandeln wegen der Überfahrt, die große Schwierigkeiten bereiten mußte, denn niemand wollte uns übersetzen.

„Na, den alten Zampan werden wir schon selbst hinüberlotsen", und wir trafen alle Anstalten, um abzufahren. Da kam denn doch noch ein Alter angewackelt, dem wohl bange um seine Lustjacht war und der uns dann auch brav hinüberstakte. Als höfliche Leute legten wir ihm feierlichst in die ausgestreckte Hand die unsrige, denn viel mehr hatten wir nicht zu geben.

Nun hielten wir uns an die Räderspuren, um nicht wieder in Sumpfgebiet zu geraten, und gelangten bald in ein Dorf. Hier gab es zahlreiche große zweirädrige

Karren, die fast alle in derselben Richtung fuhren. Daraus schlossen wir, daß wir nun in der Nähe der Stadt Kirin sein mußten. Da ein längerer Fußmarsch einfach nicht mehr durchzuhalten war, stellten wir uns jenseits des Dorfes auf, um uns von so einem Karren mitnehmen zu lassen. Nach längerem Verhandeln mit dem Führer eines solchen Gefährtes erreichten wir es, daß dieser uns für unsere letzten Rubel mitnahm. Wir fuhren bis zum Einbruch der Dunkelheit, doch noch immer kam die Stadt nicht in Sicht. Unser Kutscher kümmerte sich weiter nicht um uns, stellte bei irgendeinem Chinesen sein Gefährt mit den sechs Mauleseln ein und legte sich schlafen. Wir folgten seinem Beispiel, und früh am Morgen setzten wir unsere Fahrt fort.

Als wir am Mittag wieder durch ein Dorf kamen, sahen wir die ersten regulären chinesischen Soldaten. Da hieß es: Aufgepaßt, daß wir nicht interniert werden! Doch schon nahte das Verhängnis. Ein besser gekleideter Soldat, wahrscheinlich ein Offizier, verhandelte längere Zeit mit unserem Kutscher, suchte dann auch mit uns zu sprechen, natürlich ohne jeden Erfolg; schließlich gab er uns einen Soldaten mit, der furchtbar kriegerisch aussah — mit einem großen Gewehr und mächtig vielen Patronentaschen. Freundlich grinsend setzte er sich zu uns in den Wagen. In Mompanse hatte ich mir Zigaretten besorgt, von denen ich unserem Soldaten einige abgab. Dann bat ich um sein Gewehr, und er gab es mir sofort.

Wie groß war mein Erstaunen, als ich entdeckte, daß auf dem Gewehr die Fabrikmarke „Magdeburg" stand! Ich untersuchte das Ding näher und überzeugte mich davon, daß es nicht geladen war. Wiederum Nacht, und immer noch kein Tschillin. Diesmal teilte unser Soldat auch noch das Lager mit uns. Sein Gewehr aber hatte er draußen auf dem Wagen liegen lassen!

Endlich, gegen Mittag des folgenden Tags, sahen wir die Stadt vor uns liegen. Wir passierten ein großes Tor, das mit einer starken Wache besetzt war, und hielten dann vor einer Herberge. Auffallend war, daß alle hundert Schritte ein Schilderhaus mit einem Posten davor stand. Die Sache wurde ungemütlich; in einer so großen Stadt gab es sicher auch Russen und Japaner. Wir machten also unserem Soldaten klar, daß wir gern einen Dolmetscher hätten. Getreulich setzte sich der brave Kerl in Trab und kam bald mit einem Chinesen wieder, der Russisch sprach. Auf unsere Frage, was es denn mit dem uns begleitenden Soldaten für eine Bewandtnis habe, hörten wir eine höchst amüsante Geschichte: Jener Offizier, der ihn uns mitgegeben hatte — es war ein chinesischer Oberst —, wollte seine Frau von Kirin nach seiner Garnison kommen lassen. Der Soldat sollte sie abholen, hatte aber Angst gehabt, allein nach der Stadt zu gehen, wegen der Räuber. So hatte denn der Oberst bei uns angefragt, ob wir nicht seinen Soldaten unterwegs in unseren Schutz nehmen wollten.

Vorsichtig forschten wir dann den Dolmetscher aus, ob eine Mission oder sonst irgendwelche Europäer in Kirin seien, und erfuhren, daß es eine französische und eine englische Mission gab; und auch sonst seien Engländer, Amerikaner, Russen und sogar zwei Deutsche in der Stadt ansässig. Der eine Deutsche sollte ein Geschäft haben.

Wir baten unseren Dolmetscher, mit uns hinzugehen. Er brachte uns zu einem Laden, aber da war kein Deutscher zu sehen. Schon glaubten wir, der Chinese habe uns beschwindelt; aber er versicherte uns, der Deutsche sei wohl nur ausgegangen. Also zu dem anderen Deutschen!

In einer engen Chinesengasse sahen wir plötzlich einen Europäer auf uns zukommen.

Na, das kann ja eine Panne werden! Denn der sieht gar nicht so dumm aus und weiß sicher sofort, was mit uns los ist!

Aber zum Umkehren war es zu spät. Also gingen wir auf ihn zu, ihn anzureden. Er kam uns zuvor, indem er sich vorstellte:

„Mein Name ist R . . . aus H . . ."

Unsere Freude war unsagbar.

Unser Landsmann nahm uns gleich mit in seine Wohnung, und hier ging's ans Erzählen. Wir erfuhren, daß Kirin die Hauptstadt der Mandschurei sei und nach ungefährer Schätzung gegen eine Million Einwohner zähle. Von Kirin nach Mukden aber führe eine große

Karawanenstraße. Wir könnten hier sicher einen Wagen bekommen und seien dann in spätestens vierzehn Tagen in Mukden.

Wir wurden zum Abendessen gebeten, und man kann sich denken, wie wir nach einem Marsch von vier Wochen, auf dem wir fast dem Hungertod erlegen wären, essen konnten. Mit Heißhunger stürzten wir uns auf alles, und würde man uns nicht schließlich Einhalt geboten haben, so hätte es schlimme Folgen haben können. Herr R... schickte dann auch nach dem anderen Deutschen, der alsbald mit seiner Frau und seinen beiden Töchtern kam, um uns zu beglückwünschen. Wir wurden bei unseren lieben Gastgebern einquartiert, und ich schlief in dieser Nacht zum erstenmal seit sieben Monaten wieder in einem Bett. Meine Füße, die ganz erfroren und vereitert waren, wurden verbunden, und schon am nächsten Tage fühlte ich mich wie neugeboren.

Man erzählte uns, daß ungefähr vor einem halben Jahr elf deutsche und österreichische Offiziere ebenfalls die Flucht versucht hätten. Die meisten von ihnen seien aber unterwegs erfroren. Nur vier seien bis Kirin gekommen; einem von ihnen habe man hier beide Beine amputieren müssen. Die anderen drei seien jetzt in Tientsin interniert.

Wir mußten also auf der Hut sein; denn dazu waren wir doch nicht aus Sibirien gekommen, um in China interniert zu werden.

Am Nachmittag des zweiten Tages kamen chinesische Soldaten, die Auskunft verlangten, wer wir seien, woher wir kämen und was wir beabsichtigten. Auf Anraten unseres Wirts ließen wir ihnen sagen, wir seien jetzt nicht zu sprechen, sie sollten am nächsten Morgen um elf Uhr wiederkommen. In aller Eile wurde ein Wagen bestellt, der uns bei Tagesanbruch vor dem südlichen Stadttor erwarten sollte. In wirklich aufopfernder Weise versorgten uns unsere Gastfreunde, obwohl sie keineswegs vermögend waren, mit Lebensmitteln und Geld und gaben uns das Geleit bis vor die Stadt.

Erstaunlich war der Verkehr auf dieser großen Karawanenstraße von Kirin nach Mukden. Alles wurde in zweirädrigen hohen Karren, die mit Planen überdacht waren, befördert, und bei der schlechten Beschaffenheit des Weges hatten sechs bis acht kleine Pferde oder Maultiere genug damit zu tun, ihren Karren durch die tief ausgefahrenen Wagengeleise zu schleppen. Wohl zwanzig oder noch mehr Geleise liefen nebeneinander her, so daß die Fahrbahn eine für unsere Begriffe riesige Breite hatte. Alle Augenblicke blieb der ungefederte holperige Karren in einem Loch stecken und mußte dann wieder herausgewuchtet werden. Zum längeren Fahren war der Wagen nicht zu benutzen, da man bei dem starken Geschüttel und Gepolter einfach seekrank wurde. Trotzdem legten wir schätzungsweise fünfzig Kilometer am Tage zurück, da mit Hellwerden aufgebrochen wurde und es dann mit

einer kurzen Mittagsrast bis zum Einbruch der Dunkelheit weiter ging. Die täglich zurückzulegende Strecke war durch die Lage der großen Karawanserein gegeben, die in regelmäßigen Abständen an der Straße lagen und immer überfüllt waren. Der Karren blieb meistens mitten in seinem Geleise stehen, die Zugtiere wurden in einen großen Hof getrieben, an den sich die Unterkunftsräume für die Reisenden anschlossen. Jede Reisegesellschaft baute sich auf dem an den Längswänden durchlaufenden Ofenbett mit den mitgebrachten Waren eine Trennwand vom Nachbar auf, die wertvolleren Güter wurden als Matratze benutzt. Im Mittelgang waren verschiedene Feuerstellen, auf denen der Reisschnaps angewärmt wurde. Man war in Pension mit voller Verpflegung, denn kaum hatte man sich seinen Platz ausgesucht, so erschien ein Boy mit einem niedrigen Tischchen, auf dem in kleinen Schüsseln die verschiedensten Gerichte aufgetragen wurden. Die Mengen, die so ein Reisender vertilgen konnte, waren ganz erstaunlich. Einige zwanzig Schüsseln waren im Handumdrehen geleert, und der vom Essen schwitzende nackte Oberkörper wurde dann mit einem heißen Tuch, das extra berechnet wurde, abgewaschen.

Oft kamen Reisende an unsere Lagerstatt, um sich in Russisch oder Englisch nach dem Woher und Wohin zu erkundigen, aber alles geschah mit großem Takt, und niemand wurde aufdringlich.

Die ersten Nächte berührten uns sehr eigenartig, als man in einem überheizten, nur durch kleine Öllämpchen erhellten Raum mit wildfremden, halbnackten Menschen zusammen auf einer Matte kauerte, ohne auch nur einen Ton von den stets lebhaft geführten Gesprächen verstehen zu können. Aber bald hatten wir uns auch mit dieser neuen Situation abgefunden und waren nicht abgeneigt, nach des Tages Mühen uns vor dem Schlafengehen noch einen kleinen warmen Reisschnaps zu genehmigen.

Ob Frauen in einem besonderen Raum untergebracht waren, ließ sich nicht feststellen. Unterwegs trafen wir öfters welche, wobei es uns unbegreiflich blieb, wie diese Frauen, die mit ihren verkrüppelten Füßen ja nicht wie die Männer neben dem Wagen herlaufen konnten, tagelang das Geholpere und Gerüttele in dem engen Karren aushalten konnten.

Nach etwa zwölf Tagen erreichten wir die Bahnlinie Charbin—Mukden. Wir wußten jetzt, daß dieser Teil von Japanern militärisch sehr stark besetzt sei, und suchten daher unseren Kutscher zu überreden, einen anderen Weg einzuschlagen, um nicht die Bahn kreuzen zu müssen. Doch der Mann konnte uns nicht verstehen und fuhr, da er nun einmal den Auftrag hatte, uns nach Mukden zu bringen, auf dem ihm bekannten Wege immer weiter. Wir mußten daher wohl oder übel über die Bahn hinweg. In den Karren kriechen, um uns zu verbergen, schien uns

nicht das Richtige, wir konnten ja angehalten werden, um die Waren im Wagen zu prüfen. Also hieß es, sich vermummen, so gut es gehen wollte, und ruhig und stumpfsinnig hinter dem Karren hertrottend, passierten wir den japanischen Posten, der uns mit großen Augen nachsah.

Gott sei Dank! Auch dieser kritische Augenblick ging vorüber.

Zwei Tage später kamen wir nach Mukden. Eine neue Gefahr! Mukden ist sozusagen japanisch, aber in Kirin hatte man uns versichert, daß in unserem Konsulat noch ein Deutscher sei; diesen galt es zu finden. Wir beschlossen, daß ich mich als Amerikaner ausgeben und den Weg zum amerikanischen Konsulat erfragen solle, das neben dem deutschen lag. Nach vielem Umherirren, wobei wir mehrmals an japanischen Offizieren vorüberkamen, erblickten wir endlich auf einem hohen Gebäude das amerikanische Sternenbanner.

Und richtig! Da lag ja auch das deutsche Konsulat! Wir ließen uns zu dem deutschen Konsulatsverweser führen, und als sich die Tür hinter uns schloß, waren wir, vorläufig wenigstens, geborgen.

Quer durch China

Der deutsche Herr auf dem Konsulat machte uns sofort darauf aufmerksam, daß an ein Verweilen in Mukden nicht zu denken sei. In sämtlichen russischen Zeitungen sei unsere Flucht bekanntgegeben und Steckbriefe gegen uns erlassen worden. Hauptbedingung für die Fortsetzung unserer Reise sei eine Trennung, da in allen Blättern auf die Zahl vier nachdrücklich hingewiesen werde.

Nur zwei von uns sprachen Englisch. Wir beschlossen daher, getrennt nach Tientsin zu fahren, so zwar, daß jeder der beiden Englisch Sprechenden einen von den beiden andern mitnehmen sollte. Es war dann jedenfalls immer einer von der Gesellschaft in der Lage, auf eventuelle Fragen der Japaner zu antworten, der andere konnte ja schlimmstenfalls plötzlich heftig erkranken oder geistig nicht normal sein. Leutnant C... und ich sollten noch in derselben Nacht den Schnellzug nach Tientsin benutzen; in drei Tagen ging der nächste, auf den die beiden andern warten wollten. Man besorgte uns gleich Fahrkarten, wir brachten so schnell wie möglich unseren äußeren Menschen in etwas bessere Verfassung und

versuchten, mit den Zivilkleidern, die wir uns in aller Eile beschafft hatten, fertig zu werden; freilich wollten sie gar nicht recht passen.

Um elf Uhr brachte uns ein Chinese zur Bahn. Ich mußte bei einem Engländer die Schlafwagenplätze besorgen und mich in eine Liste einschreiben. Meinen Kameraden ließ ich so lange vor dem Zuge warten. Der Engländer stellte einige Fragen an mich, die ich ihm gleichgültig und verschlafen beantwortete. Dann schrieb ich zwei Namen, die mir gerade in den Kopf kamen, in die Liste. Ein „Good bye" und — auch das war überstanden.

Wir begaben uns sofort in unser Schlafwagenabteil, entkleideten uns und taten, als ob wir schliefen. Jetzt kam ein neues Hindernis: der zweistündige Aufenthalt auf der japanischen Station in Mukden, wo der ganze Zug revidiert wurde. Mit Herzklopfen lagen wir in unseren Betten und warteten auf den japanischen Eisenbahnbeamten. Ich hörte Stimmen vor der Tür, dann wurde angeklopft. Mit möglichst verschlafener Stimme rief ich: „Damned, go to hell!" So höflich konnte nur ein Engländer sein, und, ohne die Tür zu öffnen, ging der Japaner weiter. Noch ein und eine halbe Stunde sollten wir auf der japanischen Station stehen, und leise stöhnte mein Kamerad: „Wenn wir doch endlich abfahren wollten!" Ich war ganz beruhigt und schon nach wenigen Minuten fest eingeschlafen.

Als ich erwachte, stand die Sonne bereits hoch am Himmel, und mit großer Freude betrachtete ich das herrliche Landschaftsbild. Aber bald waren wir wieder vor eine unangenehme Frage gestellt. Sollte ich meinen Kameraden als krank im Bett liegen lassen, oder sollte er in den Speisewagen mitkommen und für den Fall, daß er angesprochen würde, einfach den Schwerhörigen spielen? Ich schlug ihm das letztere vor. Wir verabredeten, daß ich ihn bei Tisch auf die Naturschönheiten der vorüberziehenden Landschaft aufmerksam machen wolle, und er solle von Zeit zu Zeit ein bestätigendes „Very nice" dazwischenwerfen. Er wiederholte zwanzigmal „Very nice", dann konnte er es sogar mit echt amerikanischem Akzent aussprechen.

Als wir den Speisewagen betraten, kam der Engländer, bei dem ich am vorhergehenden Abend die Schlafwagenkarten geholt hatte, auf mich zu und fragte, wie wir geschlafen hätten. Ich dankte ziemlich kurz für die liebenswürdige Nachfrage und setzte mich mit meinem schwerhörigen Freund an den nächsten Tisch. Sofort kam ein chinesischer Boy und fragte ausgerechnet C..., was er essen wollte. Prompt erhielt der Junge zur Antwort: „Very nice!" Schnell fiel ich meinem Freunde ins Wort und bestellte für uns beide das Mittagbrot. Nach einiger Zeit kam der obenerwähnte Engländer an unseren Tisch und fragte C..., ob er seine Fahrkarte richtig erhalten habe. Hilfesuchend richteten sich seine Augen auf

mich, und ich gab dem Engländer für ihn Bescheid. Heilfroh war ich, daß C... nicht wieder „Very nice" sagte. Dem Engländer mußten wir nicht ganz geheuer vorkommen; das auffallende Interesse für uns war jedenfalls etwas seltsam.

Am zweiten Tage kamen wir ohne jeden weiteren Zwischenfall in Tientsin an. In Mukden hatte man uns geraten, nicht auf dem Bahnhof im europäischen Viertel, sondern auf dem chinesischen Bahnhof auszusteigen. Hier erwartete uns auf telegrafische Anmeldung hin ein Herr vom deutschen Konsulat. Sein Auto brachte uns schnell nach der deutschen „Konzession", wo man schon auf unsere Ankunft vorbereitet worden war. In der deutschen Kaserne bekamen wir Quartier angewiesen.

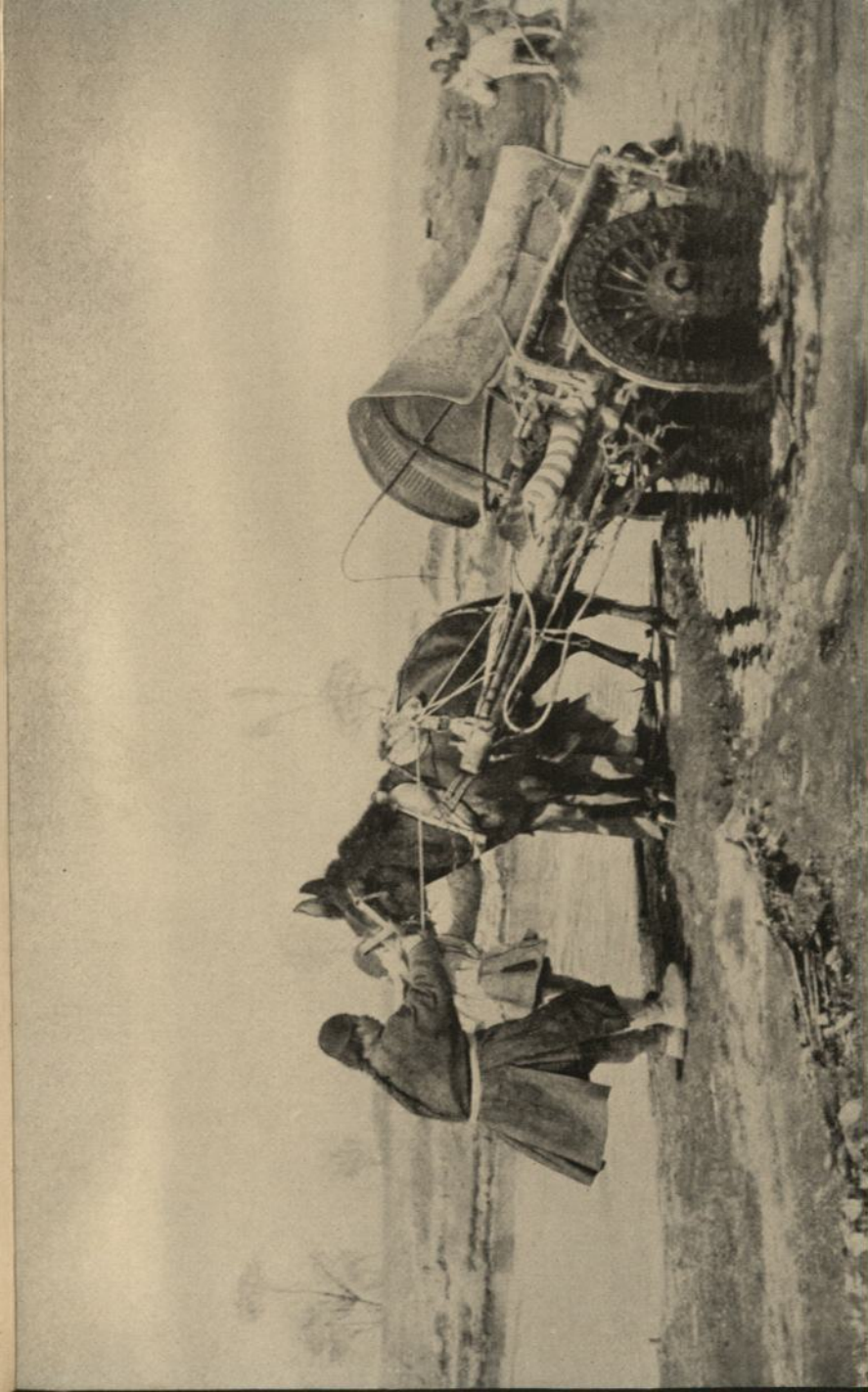
Dann wurden wir zum deutschen Konsulat begleitet. Der Konsul wollte mich zunächst allein sprechen. Nach einer formellen Begrüßung mußte ich meine Personalien angeben und wurde dann über meine Flucht befragt.

„Haben Sie irgendeinen Ausweis oder sonst etwas, wodurch Sie Ihre Angaben bestätigen können?"

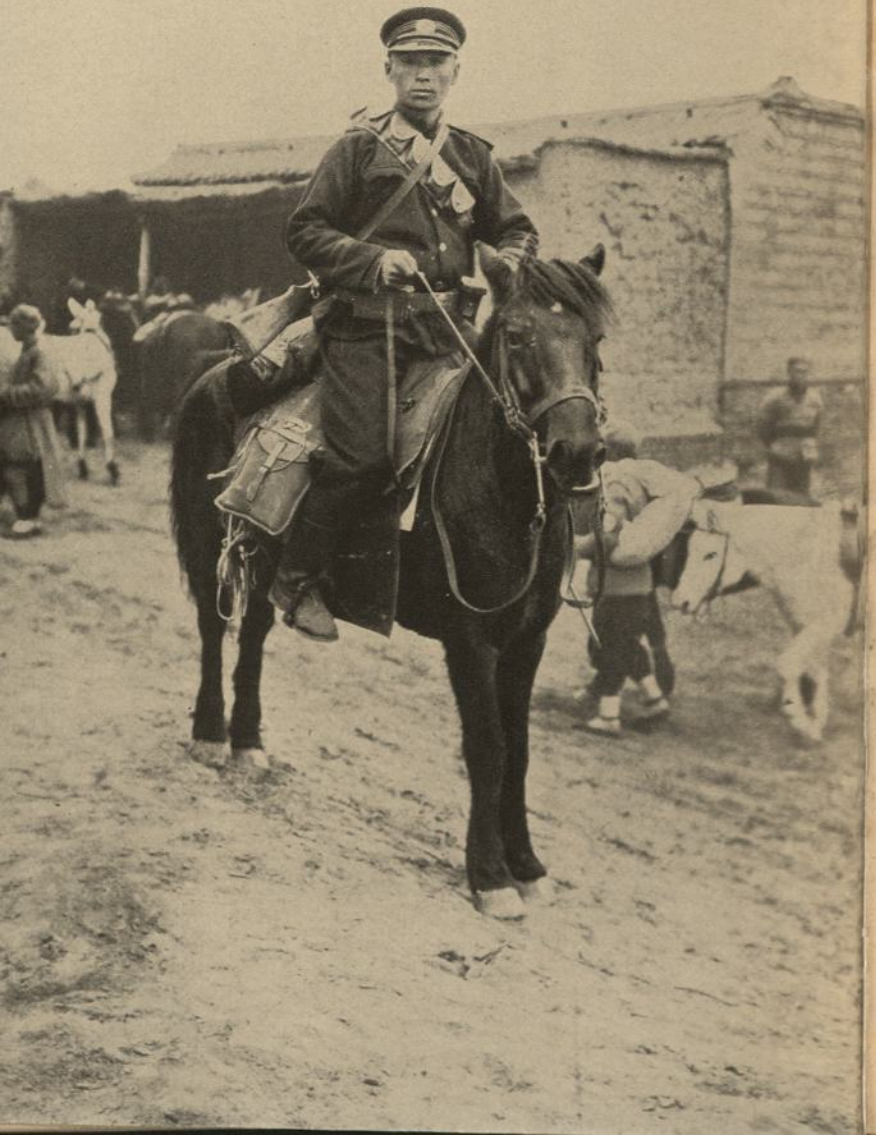
Das klang ja fast nach einem Verhör. Ja, woher sollte ich denn Ausweispapiere haben, die Russen hatten mir doch keinen Paß auf die Flucht mitgegeben!

Ich hatte mir meinen Empfang etwas anders gedacht.

Da öffnete sich die Tür, und ein Herr trat herein, der etwas mitgenommen aussah. Sein dunkelblauer Anzug



Chinesischer Transportkarren



war reichlich abgetragen, rasiert schien er sich auch seit langem nicht zu haben.

„Dieser Herr möchte einige Fragen an Sie stellen", sagte der Konsul, und der mich mißtrauisch betrachtende fremde Herr begann mich nach meinem Eintritt in die Marine, meinen Kommandos und den Seeoffizieren, mit denen ich zusammen gewesen war, auszufragen.

Da erhellten sich seine Mienen, er streckte mir freudig die Hand entgegen: „Korvettenkapitän S. ist mein Name, wir sind Leidensgenossen; ich bin gerade aus Japan entflohen."

Jetzt erklärte mir auch der Konsul, der mich nun herzlichst zu der geglückten Flucht beglückwünschte, den Zweck des Verhörs. Die Russen hatten in den Zeitungen der letzten Tage berichtet, daß die vier bei Charbin entflohenen deutschen Kriegsgefangenen auf der Flucht erschossen worden seien. Damit wollte man also unsere kriegsgefangenen Kameraden abschrecken.

Der Tientsiner deutsche Konsul, zu dessen Kenntnis die russische Veröffentlichung gelangt war, konnte ja von dieser Absicht der Russen nichts wissen und hatte pflichtgemäß untersuchen müssen, ob unsere Angaben den Tatsachen entsprachen. Es war nämlich nicht zum erstenmal, daß feindliche Agenten als entflohene deutsche Kriegsgefangene auftraten.

Jetzt konnte ich auch gleich meinen Fluchtkameraden C. legitimieren, und dann lernten wir auf dem Konsulat

Chinesischer Soldat

auch gleich zwei der Herren kennen, denen vor uns die Flucht aus Sibirien geglückt war. Wir hatten schon in Kirin von ihnen gehört. Zu meiner großen Freude wurde mir hier auch ein Sohn meiner Vaterstadt, ein Heidelberger, vorgestellt. Seit dem Kriegsausbruch hatte er nur noch ganz spärliche Nachrichten von Hause erhalten und konnte sich nicht genugtun, nach Heidelberg und nach gemeinsamen Bekannten zu fragen. Auch ich hatte während der ganzen Zeit meiner Gefangenschaft keinerlei Nachricht aus Deutschland bekommen, doch glaubte ich ihn beruhigen zu können: unser altes Schloß stehe noch unversehrt auf demselben Fleck, und was Scheffel vom Neckar und den „Blauäuglein" singe, das gelte sicherlich auch jetzt noch. Da erst gab er sich zufrieden.

Da meine Gesundheit durch die ausgestandenen Strapazen gar sehr zu wünschen übrig ließ, mußte ich mich gleich in ärztliche Behandlung begeben. Der Arzt stellte unter anderem eine schwere Dysenterie bei mir fest. Auch verweigerte der Magen anfänglich fast jede Nahrungsaufnahme. Frau von H..., die als Leiterin der Hilfsaktion für Kriegsgefangene in Sibirien schon unendlich viel für unsere armen gefangenen Soldaten getan hatte, nahm mich in gastfreiester Weise in ihr Haus auf, und ihrer liebevollen und aufopfernden Pflege habe ich es zu verdanken, daß ich nach kurzer Zeit so weit wiederhergestellt war, um meine Reise fortsetzen zu können.

Der Abschied von diesen prächtigen Menschen, die mir bald liebe Freunde geworden waren, fiel mir recht schwer. Aber ich brannte darauf, nach Deutschland zu kommen. Davon konnten mich selbst die überzeugendsten Schilderungen der damit verbundenen Schwierigkeiten und Gefahren nicht abhalten.

Mit den drei Gefährten meiner Flucht — die zwei der andern Partie waren inzwischen auch wohlbehalten in Tientsin angekommen — verabredete ich ein Wiedersehen in Schanghai.

Auf der Fahrt von Tientsin nach Schanghai besuchte ich die in Nanking internierte Besatzung von „S 90". Torpedoboot „S 90" war in Tsingtau stationiert und hatte vor der Übergabe die Blockade durchbrochen. Durch einen kühnen Nachtangriff hatte es einen japanischen Kreuzer versenkt, aber, von der feindlichen Übermacht verfolgt, war der wackere Kommandant gezwungen worden, sein Boot an der Küste Chinas in die Luft zu sprengen.

Bei meiner Ankunft in Nanking hatte ich übrigens noch ein lustiges Erlebnis. Man hatte mir in Tientsin ein Hotel aufgegeben, in dem die Europäer, die mit dem Abendzug in Nanking eintrafen, übernachteten. Der Wirt bedauerte, kein freies Einzelzimmer mehr zu haben, aber da es in Nanking für mich keine andere Übernachtungsmöglichkeit gab, mußte ich eben für diese Nacht das Zimmer mit einem anderen Herrn teilen. Ich blieb

möglichst lange in der Halle des Hotels sitzen, um meinen Zimmergenossen erst zur Ruhe kommen zu lassen, denn es war mir nicht ganz wohl zumute, vielleicht mit einem Engländer oder Russen zusammen schlafen zu müssen. Wenn der im Laufe der unvermeidlichen Unterhaltung herausbekam, daß ich deutscher Kriegsgefangener war, jagte er mir nur die chinesischen Behörden auf den Hals. Ich wollte mich doch nicht internieren lassen, sondern so schnell wie möglich meine Flucht fortsetzen.

Aber einmal mußte ich doch ins Bett, das sagten mir schon die Blicke der chinesischen Boys, die um mich herumstrichen und den letzten Gast loszuwerden wünschten, um auch zur Ruhe zu kommen.

Als ich das Schlafzimmer betrat, schien mein Zimmergenosse im tiefsten Schlaf zu liegen. Leise zog ich mich aus und versuchte einzuschlafen. Ich horchte auf die Atemzüge aus dem Nachbarbett, die immer einmal aussetzten.

Der Kerl schläft ja gar nicht! Die Sache war verdächtig. Ich ließ das Bett nicht aus den Augen, durch die halbgeschlossenen Augenlider sah ich, daß der andere auch mich beobachtete. Dem Zustand mußte ein Ende gemacht werden.

Ich machte Licht und fragte auf englisch, ob ich nicht das Fenster öffnen dürfte, da ich sonst nicht schlafen könne. Die englische Antwort ließ sofort erkennen, daß

man auf den sächsischen Schulen auch nicht allzuviel an guter englischer Aussprache lernte.

„Warum sagen Sie denn nicht gleich, daß Sie auch Deutscher sind", entfuhr es mir unwillkürlich. —

Oberleutnant St., als der sich der Insasse des anderen Bettes herausstellte, war der dritte der Herren, die vor uns aus Sibirien geflüchtet waren, und war auch nach Schanghai unterwegs. Den Rest der Nacht verbrachten wir mit Erzählen unserer beiderseitigen Erlebnisse, nachdem wir uns erst einmal tüchtig über die Angst, die wir voreinander gehabt, ausgelacht hatten. Am Morgen konnten wir obendrein noch feststellen, daß der Wirt auch Deutscher war und schon bei der sächsisch-englischen beziehungsweise badisch-englischen Zimmerbestellung am Abend sein Teil gedacht hatte, sonst hätte er uns nicht auf ein Zimmer zusammengelegt. Aber höflich, wie der Mann war, hatte er sich nichts merken lassen, denn es war ja nicht seine Sache, aus welchen Gründen seine Gäste ihre Zimmerbestellungen in ihnen nicht ganz geläufigen Sprachen machten.

Etwas sehr Wertvolles lernte ich aus diesem Vorfall: meinen badischen Akzent mußte ich mir, wenn ich weiterkommen wollte, gründlich abgewöhnen.

In Schanghai wohnte ich dank einem Empfehlungsbrief aus Tientsin bei einem trefflichen Deutschen, der mir bei meinen weiteren Fluchtplänen mit Rat und Tat kräftig zur Seite stand. Überhaupt haben die Deutschen

Schanghais für uns Flüchtlinge alles getan, was ihnen nur möglich war. Ihrer Opferfreudigkeit haben meine Kameraden und ich außerordentlich viel zu danken.

Die Frau eines deutschen Kaufmanns, die aus Lausanne stammte, gab sich täglich stundenlang die erdenklichste Mühe, um mir eine akzentfreie französische Aussprache beizubringen, während ein Deutsch-Amerikaner mich in die Geheimnisse des amerikanischen „Slang" einweihte. Besonders paukten wir alle bei den Seeleuten üblichen Redewendungen, denn von Amerika aus mußte ich, wenn ich diesen Weg einschlagen sollte, ja wahrscheinlich als Seemann weiter zu kommen versuchen.

So war meine Zeit in Schanghai ausreichend mit Vorbereitungen für die Fortsetzung der Flucht ausgefüllt. Klar war mir auch, daß ich von China aus ganz auf eigenen Füßen stehen mußte, denn zu mehreren konnte die weitere Flucht wohl nicht durchgeführt werden.

Eingehend wurde eine Durchquerung von Zentralasien bis Persien erwogen. Doch als mir von maßgebender Seite auseinandergesetzt wurde, daß diese Reise mindestens ein halbes Jahr in Anspruch nehmen würde, kam der Weg für mich nicht mehr in Frage.

Sechs Monate!

Da war ja wohl schon der Friede geschlossen! Und ich mußte doch unbedingt noch während des Kriegs nach Hause kommen.

Es blieb mir also nur der Seeweg. Um Indien herum

und durch den Suezkanal zu kommen, war ausgeschlossen. Es ging also nur über Amerika. Die Landkarte wurde zu Rat gezogen, sämtliche neutrale und feindliche Schiffahrtslinien wurden einem eingehenden Studium unterworfen. Aber Leute, die es ja eigentlich besser wissen mußten als ich, rieten mir von allem ab. Neutrale Dampfer führen überhaupt nicht, ein unbemerktes Durchkommen auf feindlichen sei aber ausgeschlossen. Das beste wäre, nach Manila zu gehen und dort einen amerikanischen Dampfer abzuwarten, der, ohne Japan anzulaufen, direkt nach Honolulu gehe.

Dieses verfluchte Warten! Ich wurde schließlich ganz aufgebracht, wenn jemand wieder von Warten sprach. Wartete ich doch schon drei Wochen in Schanghai, und noch immer war nicht loszusehen, wann sich endlich eine Gelegenheit bieten würde, abzufahren. Ich hielt es nicht mehr aus hier, ich mußte fort!

Kurz entschlossen nahm ich die neueste Zeitung zur Hand und sagte mir: Der nächste Dampfer, der nach Amerika geht, wird genommen, und wenn er englisch, russisch und japanisch zugleich ist!

Da stand zu lesen:

Toyo-Kisen-Kaisha
(Oriental S. S. Co.)
Shinyo-Maru

Sailing from Shanghai the 1st of January, 2 o'clock pm.

Aus dem Weiteren ersah ich, daß Shinyo-Maru nach einigem Aufenthalt in verschiedenen japanischen Häfen über Honolulu nach San Franzisko gehen solle.

Ein netter Anfang des Jahrs 1916: Ein entflohener deutscher Offizier, auf einem japanischen Dampfer, unterwegs nach Japan!

Aber ich hatte es mir einmal vorgenommen, nun sollte es auch ausgeführt werden. Meinen Freunden in Schanghai erzählte ich natürlich nichts von meinen abenteuerlichen Gedanken. Die hätten mich sonst am 1. Januar aller Wahrscheinlichkeit nach eingesperrt.

Bis zum Abgang des Dampfers waren nur noch drei Tage Zeit. Es galt schnell zu handeln; mußte ich mir doch noch Pässe, Kleider undsoweiter besorgen.

Auf einem japanischen Passagierdampfer war es natürlich ausgeschlossen, als Heizer oder Matrose anzuheuern, da diese Posten allein mit chinesischen Kulis besetzt werden. Für mich konnte es sich bloß um die Frage handeln, welche Schiffsklasse ich wählen sollte. Zwischendeck fiel weg, da es fast nur von Angehörigen der gelben Rasse benutzt wird. Die Passagiere zweiter Klasse wurden in Japan eingehend auf Pässe untersucht, während man dies bei Passagieren erster Klasse aus Höflichkeitsrücksichten nicht so genau nahm. Am sichersten war es wohl, eine Luxuskabine zu nehmen und den großen Herrn zu spielen. Da vergessen hoffentlich die Japaner vor lauter Ehrfurcht und Höflichkeit überhaupt, mich zu untersuchen.

Die zweite Frage: Wofür soll ich mich ausgeben? Amerikaner waren mir zu viele an Bord; den Engländer zu spielen, wozu ich meiner Statur und meinem Aussehen nach mich am besten eignete, war wohl das Vorteilhafteste. Ich ließ schnell Erkundigungen einziehen, ob viele Engländer an Bord seien. Leider ja; in Hongkong waren allein einige dreißig Engländer eingestiegen, die zur Front wollten. In den Straßen Schanghais war ich schon einmal von einem Engländer angesprochen worden: „Do'nt you want to join Kitcheners army?" („Wollen Sie nicht in Kitcheners Armee eintreten?") Während der Fahrt hätten die Kerle vielleicht den Versuch wiederholt, mich für Kitcheners Zwei-Millionen-Armee anzuwerben. Also Schweizer? Das war zu verdächtig. Eine nordische Sprache beherrsche ich nicht. Doch — da war ja noch die „grande nation". Also Franzose, das war das Richtige.

Jetzt hieß es, sich einen französischen Paß besorgen; Anzüge, womöglich mit französischen Firmen im Futter; Koffer, denen man an ihren aufgeklebten Zetteln, wie: „Hôtel du Louvre, Lyon", „Hôtel de la Paix, Paris", ansah, daß sie viel in Frankreich gewesen waren. Ein paar französische Briefe, Fotografien und Zeitungen mußten ebenfalls beigebracht werden. Ein bekannter Herr, der früher einmal die Vertretung der großen Schweizer Maschinenfabrik Brown, Boveri & Cie. gehabt hatte, besaß noch Kataloge, Geschäftspapiere und Briefbogen mit Aufdruck der Firma. Ich besuchte ihn in seinem Büro

und merkte mir genau, wo er diese Sachen verwahrt hatte. Als er für einen Augenblick abgerufen wurde, genügte ein Griff: ich war im Besitze des Gewünschten. Hoffentlich läßt er mich, wenn er diese Zeilen zu Gesicht bekommt, nicht noch wegen Diebstahls gerichtlich verfolgen.

Die Paßfrage war schnell gelöst, nachdem ich mir einen abgelaufenen französischen Paß aus Che-foo besorgt hatte. Das Paßheft wurde naturgetreu nachgedruckt. Den Stempel des französischen Vizekonsuls in Che-foo schnitzte ein Chinese aus Holz. Der Abdruck war so täuschend, daß man ihn nicht von dem Original unterscheiden konnte. Die Unterschrift des Vizekonsuls wurde durchgepaust, was ebenfalls gut glückte.

Die Angaben über meine Personalien waren wichtig. Sie mußten weitestgehend mit der Wirklichkeit übereinstimmen, damit man die unumgänglich notwendigen falschen Angaben auch wirklich im Kopf behalten konnte. Leider reichte die Zeit nicht mehr, um noch nach Che-foo zu fahren, denn ich hätte mir den Ort, wo ich mir von „meinem" Konsul einen Paß hatte ausstellen lassen, am liebsten selbst angesehen. So mußte ich mir von meinen Shanghaier Freunden, die Che-foo kannten, eine Beschreibung der Hotels, Straßen, markanteren Gebäude usw. geben lassen, die auswendig gelernt wurde. Mochte das alles auch übertriebene Vorsicht sein, an dem Außerachtlassen solcher Belanglosigkeiten war

vielleicht schon manche Flucht gescheitert. Das sollte mir nicht passieren. Sogar die Namen der bekannteren Chefooer europäischen Kaufleute wurden eingepaukt, ich wollte jedenfalls für jede Frage gerüstet sein.

Schwieriger und gefährlicher war die Beschaffung der französischen Bekleidungsstücke. Die mußten passen und auch wirklich französisch sein und dazu mußte ich selbst in die französische Konzession gehen. Hier konnte ich aber, als auf französischem Grund und Boden befindlich, sofort verhaftet werden. Und daß mich meine Feinde in Schanghai genau kannten, wußte ich. Ein Agent des russischen Konsulats war mir schon nach wenigen Tagen auf der Spur und verfolgte mich auf Schritt und Tritt. Wahrscheinlich reizten ihn neben seinem dienstlichen Auftrag auch die fünfhundert Rubel, die die Russen auf meinen Kopf gesetzt haben sollten. Verschiedene Male hatte er bereits versucht, mich auf französisches Konzessionsgebiet zu locken. Da man in Ostasien nie zu Fuß geht, hatte der Russe vor meiner Wohnung einen Rikschakuli postiert, der, sobald ich das Haus verließ, auf mich zulief und mir seine Rikscha anbot. Der Schlingel setzte sich dann gleich mit mir nach der französischen Konzession in Trab. Anfänglich kannte ich mich in Schanghai noch nicht so gut aus, und beinahe wäre es dem Kuli einmal geglückt, mich auf französischen Boden zu bringen. Im letzten Augenblick roch ich aber den Braten, und statt zehn Cents bekam der Kerl eine

gehörige Tracht Prügel. Ging ich in ein Café oder in den Deutschen Klub, so wartete der russische Agent stundenlang, bis ich wieder zum Vorschein kam.

Doch heute sollte er einmal vergeblich warten. Ich betrat wie gewöhnlich gegen Abend den Klub, zeigte mich noch einmal am Fenster und verschwand dann durch eine nach einer anderen Straße führende Tür. Unbemerkt kam ich zur französischen Konzession, wo ich mir eine feine, echt Pariser Ausstattung besorgte.

Am 31. Dezember waren meine Vorbereitungen beendet. Nachdem es mir wiederum geglückt war, meinen Russen hinters Licht zu führen, betrat ich die Räume der Japanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und holte meine schon telefonisch verlangte Fahrkarte ab. Ich ließ auch gleich telegrafisch eine Fahrkarte San Franzisko—New York—Boulogne—Paris bestellen; das machte guten Eindruck, und wenn mein Paß nirgends beanstandet wurde, konnte ich ja auch mal nach Paris fahren. Über die französische Schweiz kommt man doch auch ganz bequem nach Deutschland, und diesen Weg hatte höchstwahrscheinlich noch keiner in gleicher Lage vor mir eingeschlagen. Daß ich als deutscher Offizier einfach nach Paris gehen würde — für so frech konnten mich selbst die Engländer nicht halten.

In der Silvesternacht waren alle aus Rußland und Japan entflohenen Herren auf dem Konsulat eingeladen. Natürlich wurde nur von der Möglichkeit gesprochen,

wie man nach Hause kommen könne. Ich tat sehr geheimnisvoll und ließ mich endlich nach langem Bitten erweichen, meinen Fluchtplan mitzuteilen: Ich wolle Mitte Januar mit einer Karawane die Reise durch Zentralasien versuchen. In meiner Gutmütigkeit sicherte ich sogar einigen zu, daß sie sich mir anschließen könnten. Nebenbei erzählte ich noch, daß ich morgen von der Besatzung von „S 90" nach Nanking zu einer Jagdpartie eingeladen sei und den Vormittagszug benutzen wolle. Der Boy reichte gerade Punsch herum, denn es sollte gleich auf das Jahr 1916 angestoßen werden. Daß sämtliche Boys im Konsulat bestochen waren und alles, was wir besprachen, weitererzählten, unterlag für mich keinem Zweifel. Ich hatte meine Kameraden schon früher davor gewarnt, im Beisein der Boys irgend etwas Wichtiges zu besprechen, und wie recht ich hatte, zeigte mir der folgende Morgen.

Um elf Uhr fuhr ich mit zwei Koffern im Sportanzug nach dem Bahnhof, und siehe da, mein treuer Begleiter, der Russe, war auch schon da, von dem Boy über meinen Jagdausflug belehrt. Ich machte es mir in meinem Abteil bequem. Da aber noch einige Minuten bis zum Abgang des Zugs Zeit waren, schlenderte ich ohne Mütze, eine Zigarre paffend, vor dem Zug auf und ab. Als die Türen geschlossen werden sollten, stieg ich ein und auf der anderen Seite wieder aus, stellte mich hinter einen Güterzug und ließ meinen Russen nach Nanking

abdampfen. Der gute Kerl mag ein nettes Gesicht gemacht haben, als er ohne mich in Nanking ankam. Großmütig vermachte ich ihm im Geiste meinen Mantel und meinen Hut und die mit alten Zeitungen gefüllten Koffer.

Vor dem Bahnhof wartete ein geschlossenes Auto auf mich, in dem ich mich rasch umzog und zum Hafen fuhr. Mein spärliches Gepäck hatte ich schon früher zum Dampfer bringen lassen, und würdevoll bestieg Monsieur Richard du Fais mit einer schweren Aktenmappe unter dem Arm, die wichtige Verträge der Firma Brown, Boveri & Cie. enthielt, den japanischen Dampfer. Der am Fallreep stehende Japaner hieß mich mit tiefen Verbeugungen willkommen, und sehr herablassend erkundigte ich mich nach meinem Gepäck. Ein Steward wollte sich sofort meiner Aktenmappe bemächtigen. Ich ließ sie jedoch nicht aus der Hand und tat sehr geheimnisvoll damit.

Ich konnte sicher sein, daß bei dem angeborenen Talent der Japaner, zu spionieren, diese schon am selben Abend den Inhalt meiner Mappe genau kennen würden. In dieser Voraussicht hatte ich mir einen Brief nach Che-foo geschrieben, in dem ich von meiner Firma aufgefordert wurde, in geschäftlichen Angelegenheiten nach Schanghai zu kommen, um nach Rücksprache mit dem dortigen Vertreter in den Vereinigten Staaten Maschinen einzukaufen, die meine Firma wegen des Kriegs aus der Schweiz nicht liefern könne. So war der ungewöhnliche Ort Che-foo in meinem Paß sowie meine Reise nach

M. TH. STREWE.
REPRESENTING
BROWN, BOVERI & CO. LTD.
Baden (Switzerland) Mannheim
LONDON

Western Union Code.
Engineering Telegraph Code.
A. B. C. Code 4th and 5th Edition.
A. 1 Code.

Shanghai, 24 th. Octobre, 1916.
18 A. KIANGSE ROAD

布倫博電氣機器有限中國總代表師德威君公司房江西路A十八號建成洋行

4d/ -- Fa/Eg
Str. / Z.

Richard Du Fais Esq.
Chefoo.

Dear Sir,

I duly received your favour of the 20th ult. and have pleasure in stating that I could keep to the time promised by myself for delivery namely 13 weeks from date of receipt of order, assuming 6 pole motors. I notice that in the first part of your letter you say " 12 " motors for 7 HP, whereas, in the latter half you twice refer to"10" motors of this size, and shall assume that the latter figure (10) is correct.

I kindly ask you to come down to Shanghai as soon as you have finished your business trip in the North. Probably You have to go over the United States, trying to get there some machinery (accessories for our turbo-blower in the Hanyang Iron and Steel works) which I can't get out of Switzerland during the war .

Our works in Switzerland can't deliver two Exhaust steam turbines, which I sold already one year ago, so we have to place the order in the United States.

Awaiting your arrival in Shanghai in the month November.

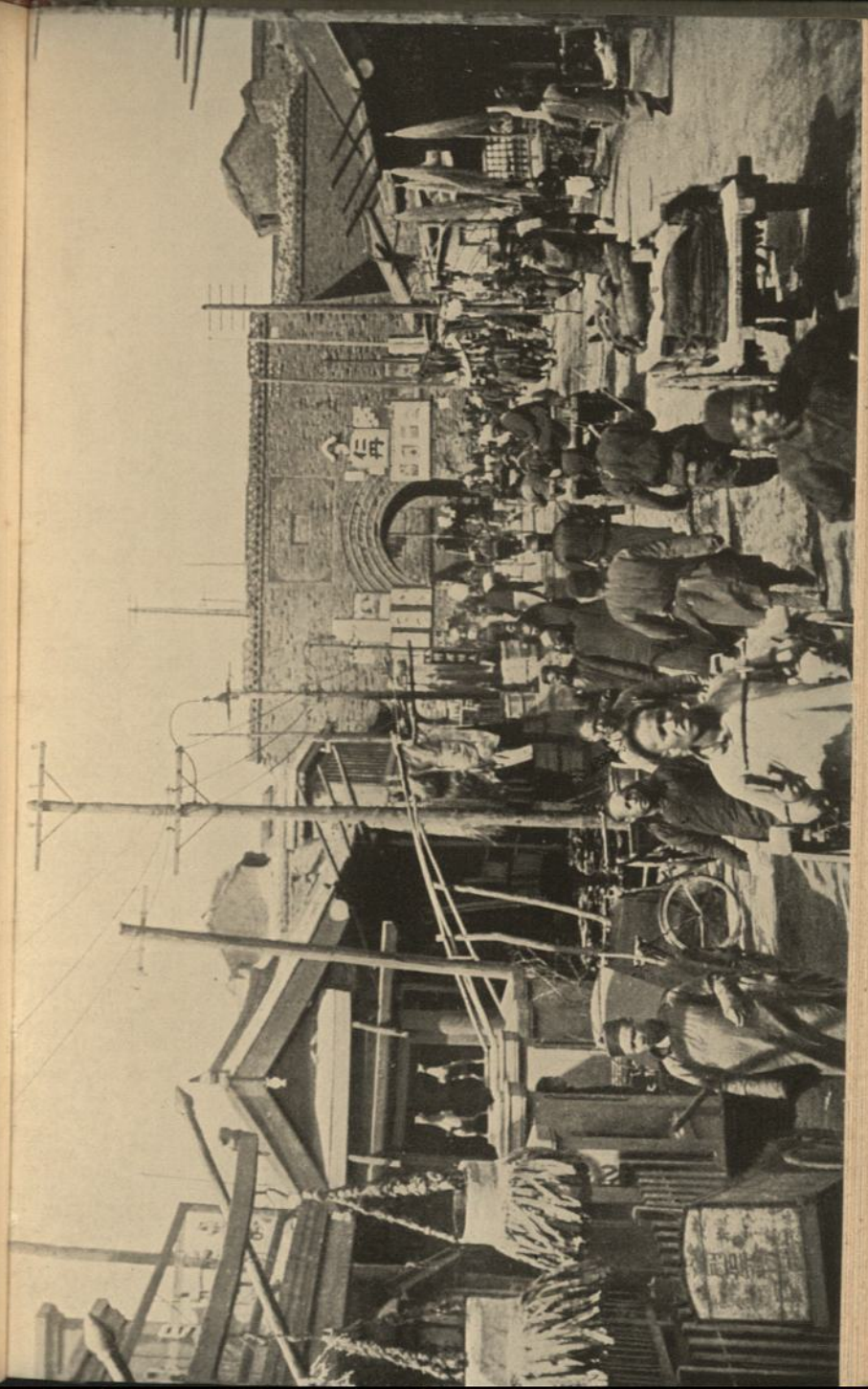
I remain Your faithfully

M. Th. Strewe

Amerika gerechtfertigt. Diesen Brief hatte ich unter anderen Privatbriefen aus Frankreich zusammen mit Prospekten und Verträgen „meiner" Firma in die Mappe gelegt.

Bis zur Abfahrt des Dampfers hielt ich mich in meiner Kabine auf, wo ich den Besuch des Ersten Offiziers und des Oberstewards empfing, die sich nach meinem Wohlergehen und nach etwaigen Wünschen erkundigten. Sehr blasiert und gelangweilt gab ich meine Befehle und entließ die Japse mit einem gnädigen Neigen des Hauptes, nachdem ich noch all ihre Segenswünsche fürs neue Jahr entgegengenommen hatte.

Als mir endlich ein leises Zittern des Schiffs anzeigte, daß wir ablegten, wußte ich: ein Zurück gibt's nun nicht mehr; jetzt kann dir nur noch deine Frechheit helfen!



Hauptstraße in Mukden

Mein Besuch in Japan

Die Hauptsache war mir, an Bord möglichst rasch bekannt zu werden. Das ist indessen bei den steifen Engländern nicht so einfach.

Als wir einige Seemeilen von der Küste entfernt waren, ging ich mit einem „Matin" unter dem Arm an Deck. Gemächlich bummelte ich durch das Musikzimmer, den Speisesaal, warf einen Blick in den Rauchsalon und beobachtete unauffällig meine Reisegefährten, mit denen ich fast einen Monat lang zusammenbleiben sollte. Im Rauchsalon wurde gepokert; das waren anscheinend die Engländer, die zur Front wollten. Vor denen hieß es auf der Hut sein!

Auf dem Promenadendeck sah ich einen Herrn, der dem Steward augenscheinlich etwas klarmachen wollte, was dieser nicht verstand. Der Herr radebrechte Französisch, und zwischendurch sprach er Russisch. Als zuvorkommender Franzose bot ich meine Dolmetscherdienste an, und schon hatte ich meinen ersten Bekannten. Der Russe war auch in Schanghai an Bord gekommen und, wie ich, mit niemand bekannt. Er verstand fast gar kein Englisch, und im Französischen war er auch nicht sehr

„Mr. du Fais" in Shanghai

beschlagen. Russisch wiederum wollte ich nicht verstehen. Zaghaft fragte er, ob ich vielleicht Deutsch spräche. Mit Widerstreben gab ich zu, etwas Deutsch zu verstehen, doch sei mir diese Sprache begreiflicherweise sehr unsympathisch. Ich überhörte auch jedes deutsche Wort, das ihm auf französisch nicht geläufig war. Um nicht gleich zu intim mit ihm zu werden, brach ich das Gespräch bald ab, verabschiedete mich und setzte meinen Spaziergang fort.

Der Deksteward fragte mich, ob ich nicht einen Liegestuhl mieten wollte. Natürlich mußte ich einen haben, und zwar den allerbesten! Und wo er aufgestellt werden sollte? Listig mit den Augen blinzelnd, schlug mir der gelbe Halunke einen ganz besonders schönen Platz vor: „All around plenty nice girls, Master." („Zwischen lauter hübschen Mädels, mein Herr.") Mir auch recht! Unaufgefordert weihte mich dann der Kerl in alle Geheimnisse ein: Zum Tee kämen die Damen an Deck. Ob ich nicht auch den Tee in meinem Liegestuhl nehmen wolle? Schön, also ich werde den Tee auch in meinem Liegestuhl nehmen.

Jetzt konnte ich wieder in meine Kabine gehen, denn mein Zimmerboy mußte inzwischen mit der Durchsicht meiner Mappe fertiggeworden sein.

Als ich nach unten kam, putzte er eifrig das Messing, obwohl es blitzblank war. Ich schickte ihn mit Kissen und Decken nach meinem Stuhl und öffnete meine

Mappe. Richtig! der Papierstreifen, den ich lose ins Schloß eingeklemmt hatte, war herausgefallen. Schon heute abend wußte man also an Bord, wer ich sei.

Als ich wieder an Deck stieg, wurde bereits der Tee serviert, und die „nice girls" waren auch da. Ich machte es mir in meinem Liegestuhl bequem und stieß dabei eine hübsche Nachbarin zur Linken an. Mit einem Wortschwall entschuldigte ich mich überaus höflich in französischer Sprache. Das „girl" wurde rot und kicherte zu seiner Freundin: „What did he say?" („Was hat er gesagt?") Sie wurde von dieser aufgeklärt, daß ich Franzose sei. Nun erwogen die beiden, ob ich wohl Englisch verstehen würde, und als sie zu einem verneinenden Resultat gekommen waren, unterhielten sie sich ganz ungeniert über mich. Ich las eifrig in meinem „Matin" und bildete mir viel ein auf den „smart fellow" („flotter Kerl"). Endlich klingelte ich nach dem Boy und bestellte in schlechtem Englisch, mit stark französischem Akzent noch eine Tasse Tee. Meine beiden Nachbarinnen wurden über und über rot und hüpften davon.

Der Oberstewart kam und fragte mich, an welchem Tisch ich zu speisen wünsche. Er hatte eine Liste mitgebracht und unterrichtete mich ohne weiteres über die übrigen Passagiere erster Klasse. Ich wählte einen kleinen Tisch, an dem vorläufig nur ein junges amerikanisches Ehepaar und ein alter Engländer saßen.

Glücklicherweise war nur eine einzige französische

Gesellschaft an Bord, die aus drei Damen und einem Herrn bestand. Nach Ansicht des Oberstewards aber war sie meiner nicht würdig. Später erfuhr ich, daß diese Franzosen wegen Opiumschmuggels in Hongkong verfolgt wurden und wahrscheinlich auch noch bei ihrer Ankunft in San Franzisko Schwierigkeiten haben würden. Ich sorgte natürlich unter der Hand für Weiterverbreitung dieses Gerüchts, und ich hatte den Erfolg, daß die Franzosen allgemein geschnitten wurden.

Zu Tisch erschien fast alles in „evening dress". Ich hatte offen gestanden an einen Smoking gar nicht gedacht, und den mußte ich doch unbedingt haben. Gleich nach dem Essen befahl ich meinem Boy, im Gepäckraum meine beiden großen Koffer zu holen und meinen Smoking auszupacken. Der arme Kerl suchte stundenlang und kam dann ganz aufgeregt zu mir gestürzt, meine Koffer seien nicht zu finden! Ich fluchte furchtbar und ließ sofort den Ersten Offizier zu mir bitten. Der ganze Gepäckraum wurde auf den Kopf gestellt, doch von meinen Koffern war keine Spur zu entdecken.

Bald wußte man im ganzen Schiff, daß von dem Gepäck des Mr. du Fais zwei Koffer fehlten.

Auf Kosten der Schiffsgesellschaft setzte ich ein Telegramm auf an eine erfundene Adresse in Schanghai, in dem ich bat, nach meinem zurückgebliebenen Gepäck zu forschen und es mir mit dem nächsten Dampfer nach San Franzisko nachzusenden.

Ich hatte dem Oberstewart schon am Nachmittag bedeutet, daß ich gern Bridge spiele, denn dadurch konnte ich mit andern Passagieren am leichtesten bekannt werden. Kaum hatte man nach dem Abendessen den Kaffee an Deck eingenommen, da kam auch schon ein Amerikaner auf mich zu und fragte, wie es mit einer Partie Bridge wäre. Dazu war ich gern bereit, mußte aber zu meinem Schreck feststellen, daß die andern zwei, die noch mit von der Partie sein sollten, Engländer waren. Aber das half nun nichts mehr. Die Herren schienen schon öfters zwischen Hongkong, wo sie an Bord gekommen waren, und Schanghai miteinander gespielt zu haben, denn der Amerikaner machte beim Austeilen der Karten über den Point so nebenbei die Bemerkung „as usual" (wie üblich). Fragen, wie hoch wir spielten, wollte ich nicht gern. Wenn ich verlor, konnte ich mich ja nach der ersten Partie unter irgendeinem Vorwand zurückziehen. Doch ich hatte Glück, denn die beiden Engländer, die an und für sich nicht schlecht spielten, waren richtige Hasardeure. Dazu kam noch, daß sie ebenso wie der Amerikaner dem Whisky mehr als reichlich zusprachen, was sich beim Spielen nicht zu meinem Nachteil auswirkte. Nach einigen Stunden waren wir dicke Freunde, und ans Zubettegehen dachte niemand mehr. Im Gegenteil, der Betrieb im Rauchsalon nahm mit dem Fortschreiten der Nachtstunden immer mehr zu, und als wir endlich Schluß machten, weil man uns von den Nebentischen immer

lauter aufforderte, die nächste Runde mit auszuknobeln, hatte ich über hundert Dollar gewonnen. Wir hatten um fünf amerikanische Cents den Point gespielt! Mir fuhr noch nachträglich der Schreck in die Glieder, denn wenn ich diese Summe verloren hätte, wäre ich mit meiner Barschaft, die ich mir in Schanghai für die Überfahrt entliehen hatte, schon fast am Ende gewesen.

Jetzt ging es an den Nebentisch, wo mich einer meiner reichlich angeheiterten Bridgegenossen als seinen „old friend Du Fais" vorstellte. Keiner der lärmenden Kohorte dachte daran, sich seinerseits bekannt zu machen; man war nur bemüht, mir schnellstens einen Drink zukommen zu lassen. Das war überhaupt unter den Herren die ständige Begrüßungsformel auf diesem Schiff, auf dem sich alles schon vom ersten Tage ab seit Jahren zu kennen schien: „Hallo, have a drink." Erst gegen Morgen konnte ich meine Kabine aufsuchen, da wir immer noch einen allerletzten night cup (Gutenachttrunk) ausknobeln mußten. Aber mir war das gerade recht, denn bis wir in Japan ankamen, mußte ich möglichst viele Freunde gewonnen haben, die mir als erfahrene Ost-Asiaten bei eventuellen Schwierigkeiten mit den japanischen Behörden helfen konnten.

Mein amerikanischer Bridgefreund schleifte mich am nächsten Morgen nach dem Frühstück gleich zu seiner Frau, die mit zwei mittelalterlichen Ladys nach einem vierten Mann zu einem kleinen Bridge Ausschau hielt.

Da war ich nun richtiggehend verhaftet. Denn das bejahrtere zarte Geschlecht ließ mich während der ganzen Reise tagsüber kaum noch aus den Klauen. Aber dafür war ich auch bald der Liebling der alten Damen, die es besonders gern sahen, wenn ich mit ihnen spielte und ihr vorzügliches Spiel bewunderte. Die übrigen Herren waren nämlich zum Bridge mit älteren Damen nicht zu haben, da die ihnen viel zu schlecht spielten.

Als wir den ersten japanischen Hafen anliefen, hatte ich an Bord bereits so viele Freundschaften geschlossen, daß ich von mehreren Seiten Einladungen erhielt, eine „party" an Land mitzumachen. Ich schloß mich einer amerikanischen Gesellschaft an, deren Teilnehmer Nagasaki von früheren Reisen her genau kannten.

An Land empfing uns ein japanischer Offizier zur Paßkontrolle. Da wurde es mir doch etwas ungemütlich. Aber meine Amerikaner hatten ihre Pässe gar nicht mitgebracht, schüttelten dem Offizier die Hand und erklärten, wir seien eine große Gesellschaft und wollten eben nur mal einen Ausflug nach Mogi machen. Anstatt die Pässe zu revidieren, bestellte uns der Offizier Rikschas. Wir fuhren durch herrliche Bambuswälder und aßen in Mogi zu Mittag. Dann tanzten wir, und abends ging's wieder an Bord.

Der nächste Hafen war Kobe. Hier lag ein Teil der japanischen Flotte, und es wurde an Bord bekanntgemacht, man müsse Pässe und sonstige Ausweise mit-

nehmen, wenn man an Land wolle. Hier schien also die Kontrolle sehr streng zu sein. Da das Wetter nicht gerade schön war, schlug ich vor, an Bord zu bleiben und eine „dancing party" zu veranstalten. Denn wenn ich allein an Bord blieb, so konnte das auffallen, und an Land zu gehen, schien mir hier doch etwas zu gewagt.

Den ganzen Nachmittag und bis spät in die Nacht hinein wurde getanzt und geflirtet. Hierbei bot sich hinreichend Gelegenheit, den „smart fellow" diesen „charming girls" zurückzugeben. Als man endlich zu Bett ging, graute schon der Morgen.

Nun liefen wir in Japan nur noch Jokohama an. Hier sollten wir allerdings einige Tage bleiben. Da sämtliche Passagiere erster Klasse an Land wohnen wollten, mußte ich ebenfalls in ein Hotel gehen. Ein Verweilen an Bord hätte verdächtig erscheinen müssen. Das größte und beste Hotel Jokohamas war mir gerade gut genug. Dort wohnte eben jeder, der etwas auf sich hielt.

Bald hatte es sich im Hotel herumgesprochen, daß ich der Vertreter einer großen Maschinenfabrik sei. Ein vornehmer Japaner machte mir seine Aufwartung und verhandelte mit mir über eine größere Bestellung. Er wünschte Auskunft über die Maschineneinrichtungen für zwei große Seidenspinnereien und wollte wissen, ob er die Fabrik elektrisch betreiben solle, oder ob man nicht vorteilhafter die Wasserkraft ausnutzen könne. Der Kerl

war gerade auf diesem Gebiet sehr beschlagen, von mir konnte ich das nicht so ganz behaupten. Zuletzt fing er sogar noch von Turbinen an; und bei diesem Kapitel hatte ich doch auf der Marineschule gerade gefehlt! Das konnte ja gut werden!

Wir blätterten in meinen Katalogen, und ich erklärte ihm verschiedene Maschinen, die ich selbst zum ersten Male sah. Aber mein von keiner Sachkenntnis getrübtes Urteil machte ihm doch Eindruck. Ich wandte einfach sehr viele französische Ausdrücke an, die er nicht verstand; denn er sprach nur Englisch.

Bei meiner kaufmännischen Unkenntnis wußte ich natürlich nichts davon, daß seit Ausbruch des Krieges die meisten europäischen Exporteure nach Japan nicht mehr liefern konnten, sonst hätte ich diesen für mich nicht ungefährlichen Verhandlungen mit der natürlichen Erklärung ausweichen können, daß meine Firma wegen der Unmöglichkeit der Verschiffung keine Angebote abgeben könne. So aber glaubte der Japaner, der wahrscheinlich von andern Exporteuren auf seine Anfragen ablehnende Bescheide bekommen hatte, daß er in mir endlich einen Vertreter gefunden habe, bei dem die für Japan damals so dringend benötigten Maschinen noch erhältlich seien. Der Preis spielte daher für ihn auch eine ganz untergeordnete Rolle.

Nur aus diesen Gründen kann ich es mir erklären, daß ich nach langen Verhandlungen den Auftrag für die

Einrichtung seiner Seidenspinnereien und für „five Exhausting Turbines“ bekam.

Um nicht noch im letzten Augenblick beim Aufsetzen der Verträge zu scheitern, versprach ich, sofort von San Franzisko meinen Fachmann für Turbinen zu schicken, da ich mehr Spezialist für elektrische Anlagen sei.

In liebenswürdiger Weise lud mich darauf mein Auftraggeber zum Essen ein. Was blieb mir übrig? Ich mußte, wie es so Sitte ist, zusagen.

Bei Tische lernte ich mehrere japanische Offiziere kennen, von denen ich bei den Gesprächen über den Krieg und unsere gemeinsamen Feinde, die Deutschen, manches Wissenswerte erfuhr.

Da keine Amerikaner in der Nähe waren und ich gleich zu erkennen gab, wie wenig sympathisch mir Amerika sei, gingen die Japaner, die bisher in diesem Punkt sehr zurückhaltend gewesen waren, bald aus ihrer Reserve heraus und erzählten höchst interessante Einzelheiten über das Verhältnis von Japan zu Amerika.

Was fangen die Amerikaner auch mit den Philippinen an, die so weit von ihnen abliegen? Und auch die Hawai-Inseln passen viel besser zu Japan als zu Amerika. Denn bei der ewigen Verschüttung des Panamakanals könnten die Amerikaner nur ganz wenige Kriegsschiffe an der Westküste halten, und gern würden die Japaner ihnen die Arbeit abnehmen und mit ihren Kriegsschiffen auf den Inseln nach dem Rechten sehen.

Für den Abend hatten die mit mir im selben Hotel wohnenden Dampfergefährten einen Bummel durch Jokohama verabredet. Ich war höchst erstaunt, als die verheirateten Herren zu dieser Unternehmung ihre Frauen mitbrachten. Es kam ihnen aber ganz selbstverständlich vor, daß ihre Damen selbst in die zweifelhaftesten Lokale mitgingen. Um Mitternacht packten dann die braven Ehemänner ihre besseren Hälften in Rikschas und schickten sie nach Hause. Sie selber blieben mit uns zurück. —

Als wir am nächsten Morgen um neun Uhr wieder ins Hotel kamen, wunderte ich mich, daß die Damen so gar keine Notiz von unserem „frühzeitigen“ Nachhausekommen nahmen. Das mag wohl auf den Geschäftssinn der Amerikanerinnen zurückzuführen sein; denn es dauerte nicht lange, so erhob sich ein süßes Geflöte.

„Darling, would you like to go shopping now? I need only a new kimono!“

(„Liebling, gehen wir jetzt einkaufen? Ich muß nur einen neuen Kimono haben!“)

Diese Bedeutung von „only“ hatte ich noch gar nicht gekannt. Denn als wir in ein großes japanisches Kaufhaus gingen, da erstanden sich die Damen nicht „nur“ einen Kimono, sondern eine ganze Wagenladung von seidenen Roben, Blusen und kostbarer Wäsche.

Allerdings eine solche Fülle von verschiedenartigen

prächtig gestickten Seidenstoffen hatte ich noch nie beieinander gesehen. Da konnte wohl keine Frau ihrer Kauflust Einhalt gebieten.

Gern wäre ich noch länger in dem schönen Jokohama geblieben. Daß ich entflohener deutscher Offizier und daß Japan Feindesland war, hatte ich ganz vergessen.

Aber nach zwei Tagen mußte ich wieder an Bord.

Über den Stillen Ozean

Während des nun folgenden langen Seeturns wurden an Bord allerlei Feste veranstaltet. Bei einem großen Sportfest sämtlicher Passagiere erster Klasse bekam ich zwei erste Preise, und zwar im „Pillow-fight" und im „Are you there, Bill?"

Beim „Pillow-fight" mußte man im Reitsitz, auf einem Balken balancierend, den gegenübersitzenden Gegner herunterzustoßen versuchen. Zu diesem Zweck schlug man mit Kissen aufeinander ein. Dank meiner sehr langen Beine war es für mich ein leichtes, über meine Gegner Herr zu werden, bis auf zwei Japaner, die sich wie Affen an dem Balken festklammerten. Den einen warf ich nach erbittertem Kampfe schließlich doch aus dem Sattel, aber der zweite war mir überlegen. Schon wollte ich mich besiegt geben, da erklärte das Schiedsgericht, bestehend aus Amerikanern, den Kampf als zu meinen Gunsten entschieden.

Den Sportgeist der Amerikaner in Ehren — aber ein Japs durfte nicht Sieger bleiben!

Sehr sinnvoll ist das zweite Spiel: „Are you there, Bill?" Mit verbundenen Augen liegen sich die Gegner

auf einer Matratze gegenüber. Sie reichen sich die rechte Hand, in der Linken hält jeder einen Stock aus gerolltem Zeitungspapier. Dann wird beiden auf dem Kopf ein großes, leicht zerbrechliches Stück Cake festgebunden, und nun beginnt das Spiel. Der eine fragt: „Are you there, Bill?“ und versucht dann aus dem „yes“ des andern zu schließen, wo dessen Kopf liegt. Er haut in dieser Richtung zu, um den Cake auf dem Kopf des andern zu zerbrechen. Da sich auch die ältern Herren mit größtem Eifer an diesem Spiel beteiligten, ergaben sich die komischsten Situationen, die allgemeine Heiterkeit erregten. Die jeweiligen Sieger kamen dann in die Schlußrunde. Ich erhielt als endgültiger Sieger eine hübsche Zigarettentasche aus japanischem Schildpatt. Die gesamte Damenwelt beglückwünschte mich mit einer solchen Begeisterung, als hätte ich zum mindesten den Marathonlauf gewonnen.

Nach einer herrlichen Reise kamen wir in Honolulu an. Ich war sehr erstaunt, als ich im Hafen die deutsche Kriegsflagge erblickte. S. M. S. „Geier“ lag hier interniert. Der kleine Kreuzer hatte eine bewegte Fahrt hinter sich. Er war bei Kriegsausbruch in der Südsee gewesen und hatte sich nach langer abenteuerlicher Reise, verfolgt von japanischen Kriegsschiffen, bis nach Honolulu durchgeschlagen. Das war etwas für unsere sensationslüsternen Amerikaner. Noch ehe wir an dem Pier festgemacht hatten, war es eine beschlossene Sache, daß man sich

dieses deutsche Kriegsschiff doch einmal näher ansehen müsse, und es wurde als selbstverständlich angenommen, daß ich mich anschloß.

Eigentlich hatte ich beabsichtigt, allein an Bord zu gehen, denn was ich mir mit den Herren der Besatzung zu erzählen hatte, war nicht gerade für die Ohren meiner Mitreisenden bestimmt. Aber auf dem „Geier“ würde mich ja wohl niemand kennen, der Mr. du Fais' Inkognito in der Freude des Wiedersehens hätte lüften können.

Ein junger Offizier empfing unsere Gesellschaft am Fallreep und zeigte uns bereitwilligst das Schiff. Es waren recht eigentümliche Gefühle, mit denen ich, ein entflohener deutscher Fähnrich zur See, hier auf der entgegengesetzten Hälfte des Erdballs deutschen Grund und Boden betrat. Ich konnte dem wachhabenden Leutnant nicht in die Augen sehen, da ich sonst in meiner Erregung vielleicht am Ende gar losgeheult hätte.

Während wir durch das Schiff gingen, bot sich keine Gelegenheit, den Offizier für einen Moment allein zu sprechen, da er dauernd von meiner Reisegesellschaft umringt wurde, die ihn mit törichten Fragen bestürmte. So konnte ich mich unbemerkt etwas von den anderen entfernen, ging auf einen Matrosen zu und bat ihn leise, mich schnell zum Kommandanten zu führen. Der Mann machte große Augen, als er in deutscher Sprache angeredet wurde, begriff aber sofort, daß da etwas

Besonderes los sein mußte, denn ohne eine Gegenfrage zu stellen, flüsterte er nur: „Kommen Sie mit", und schon waren wir unter Deck verschwunden.

Ich hatte mir in Gedanken so schön das Erstaunen ausgemalt, wenn ich vor dem Kommandanten die Knochen zusammenreißen wollte, um zu melden: ‚Fähnrich zur See Killinger unterwegs auf der Flucht von Sibirien nach Hause.' Aber wie ich nun klopfenden Herzens die Kommandantenmesse betrat, da konnte ich nur ein paar Worte stammeln, und die hellen Tränen liefen mir über die Backen.

Korvettenkapitän Graßhof konnte erst nach einigen Minuten herausbekommen, was überhaupt mit mir los war. Aber zum Erzählen war jetzt keine Zeit, denn meine Reisegesellschaft an Deck durfte mich nicht vermissen. Schnell schrieb mir Graßhof eine Adresse an Land auf, wo wir uns gegen Abend unauffällig treffen wollten. Jetzt hatte ich mich auch wieder in der Gewalt. Also Hacken zusammengeklappt: „Fähnrich zur See Killinger meldet sich von Bord", und dabei mußten wir beide lachen.

Da wir erst um zwölf Uhr nachts wieder auslaufen sollten, hatte ich am Abend genügend Zeit, mit dem Kommandanten und seinen Offizieren zusammen zu sein, denen ich nun von meiner Flucht berichten mußte und die mir dann wertvolle Ratschläge für die Fortsetzung gaben. Besonders wichtig konnte es für mich sein, daß ich in San

Paß für Mr. Richard du Fais

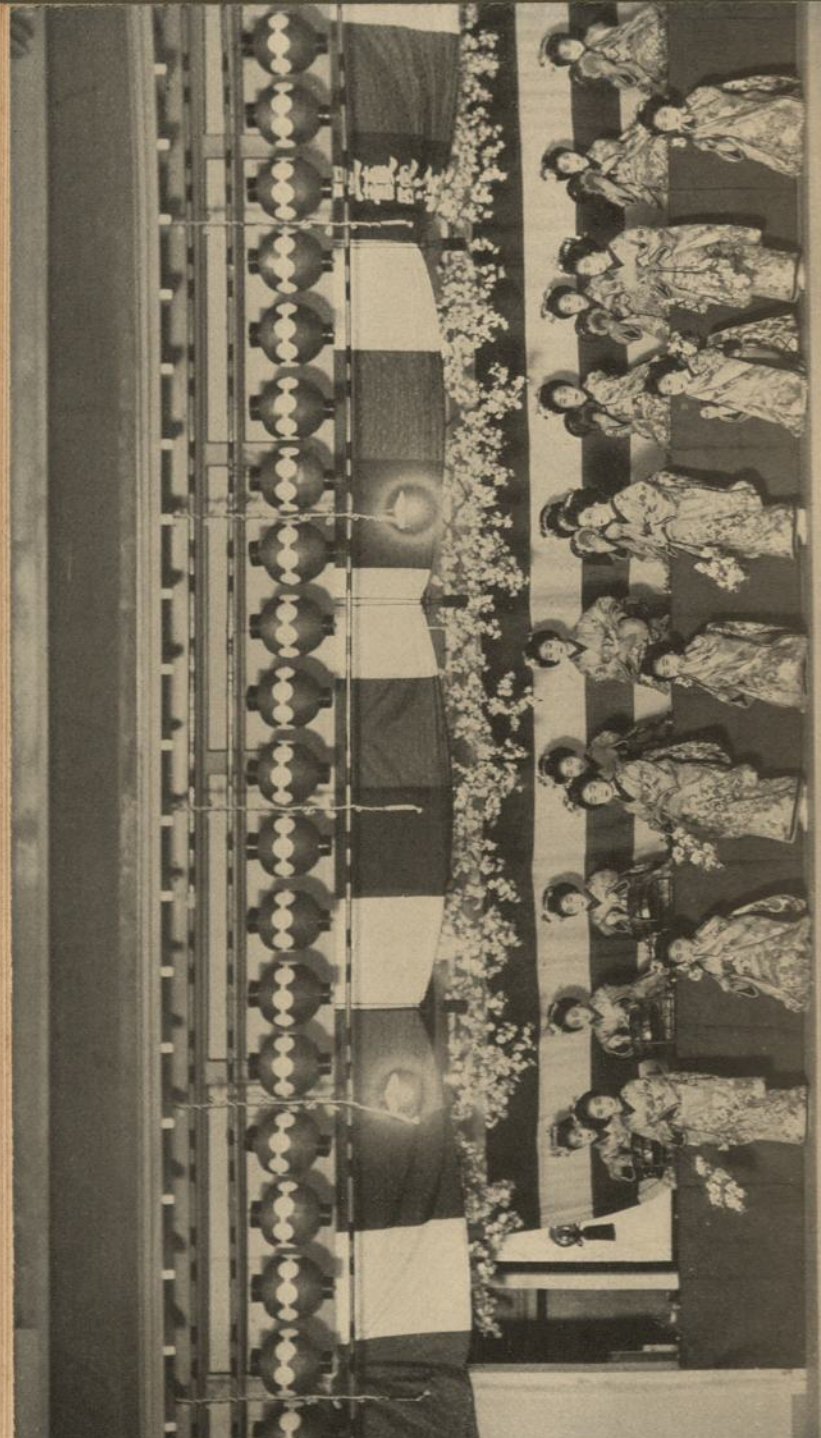
Feuille réservée pour l'apposition éventuelle de la photographie du porteur.

Signalement:

Age: 26 ans
Taille: 1 m. 81
Cheveux: blond
Front: moyen
Sourcils: blond
Yeux: bleus
Nez: ordinaire
Bouche: moyenne
Barbe: imberbe
Menton: rond
Visage: ovale
Teint: mat
Signes particuliers: cicatrice au-dessus de l'œil droit

6

Richard du Fais



Franzisko den Navigationsoffizier und in New York den Torpedooffizier von S.M.S. „Geier" treffen konnte, die, bevor das Schiff in Honolulu interniert worden war, auf dem Dampfer „Korea" nach Amerika entkommen waren.

Am Nachmittag hatte ich mit einem jungen Ehepaar eine herrliche Fahrt durch die Insel unternommen. Spleenig, wie Amerikaner nun einmal sind, hatten Mr. Woodfield und seine junge Frau beschlossen, ihre Hochzeitsreise nach Sibirien zu machen. Lediglich um sich dort die Gefangenenlager anzusehen! Von dem Anblick unserer armen bedauernswerten Soldaten war Mr. Woodfield noch jetzt ganz mitgenommen. Er hatte während des eisigen sibirischen Winters viele Deutsche durch Hunger, Kälte und Epidemien zugrunde gehen sehen. Seine Sympathien galten jetzt nur noch Deutschland. Er haßte Engländer und Russen und erzählte dies jedem, der es hören wollte. Stundenlang konnte er die russischen Greueltaten in den lebhaftesten Farben ausmalen.

Da ich zur Einwanderung in die Vereinigten Staaten doch die Hilfe eines Amerikaners brauchte, beschloß ich, mich ihm anzuvertrauen. Er versprach, alles für mich zu tun, was in seinen Kräften stünde, und versicherte mir hoch und heilig, das Geheimnis für sich zu behalten. Wie gut er schweigen konnte, sah ich leider bereits nach einigen Stunden, als mir seine Frau mit schwärmerischem

Geisha-Schule in Yoshiwara

Augenaufschlag die Hand drückte und sagte: „You are the greatest hero I ever saw in my whole life!“ („Sie sind der größte Held, den ich in meinem ganzen Leben gesehen habe!“)

Sie wich kaum mehr von meiner Seite, was ihrem Ehegatten aber gar nicht sehr unangenehm war; denn jetzt hatte er mehr Zeit zum Pokern und Bridgespielen. Ich dagegen konnte oder mußte mit Mrs. Woodfield tanzen, und dann durfte ich sie in den Rauchsalon begleiten, da sie gar zu gern „ein Gläschen Cocktail“ trank.

Derselbe Vorgang wiederholte sich fast jeden Abend, denn ich durfte mich jetzt auf keinen Fall von Mrs. Woodfield fernhalten, da sie mich sonst sicher verraten hätte. Ihr Mann war mir herzlich dankbar für meine Bemühungen und bot mir sogar als richtiger Geschäftsmann die Rückerstattung aller Auslagen an, die ich für seine junge Gattin hatte!

In Honolulu war noch ein Amerikaner mit seiner Frau an meinen Tisch gekommen, der reges Interesse für mein Geschäft zeigte. Seiner Visitenkarte entnahm ich, daß er, als Vertreter einer großen Bostoner Maschinenfabrik für China und Japan, mein Konkurrenzkollege war. Bald hatte er auch durch Fragen nach verschiedenen anderen Firmen in China, von denen ich natürlich keine Ahnung hatte, gemerkt, daß etwas mit mir nicht stimmte. Nun konnte im letzten Augenblick noch alles schief gehen, wenn ich ihn nicht für mich zu gewinnen wußte.

Ich bat ihn zu mir in meine Kabine, und es entspann sich folgendes Gespräch:

„Mr. Havey, ich weiß, daß Sie ein Ehrenmann sind und ein Geheimnis, das ich Ihnen anvertrauen will, für sich behalten können.“

Er, sehr schroff:

„O ich weiß schon, Sie sind Deutscher und von Ihrer Regierung nach Amerika geschickt, um Anschläge gegen unsere Munitionsfabriken zu unternehmen.“

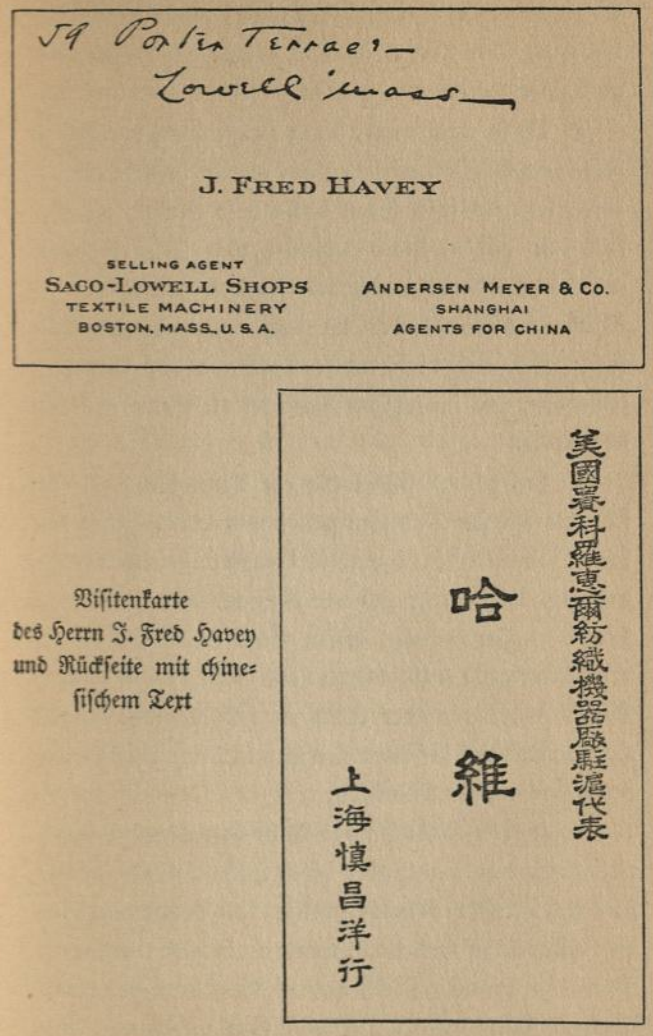
Damit wollte er mich verlassen, um sofort den Kapitän über meine Person aufzuklären. Ich vertrat ihm den Weg und bat ihn, mich anzuhören. Nur notgedrungen blieb er und scheinbar fürchtend, daß der deutsche Barbar sich gleich auf ihn stürzen werde, um ihn zu ermorden. Ich erzählte ihm kurz, daß ich deutscher Offizier sei und mich der russischen Gefangenschaft durch die Flucht entzogen habe, um mich meinem Vaterland wieder zur Verfügung zu stellen. Zuerst schenkte er mir keinen Glauben. Als ich ihn aber durch nähere Einzelheiten überzeugt hatte, sprach er mir seine uneingeschränkte Anerkennung aus. Ich hatte ihn für mich gewonnen.

Gleich beim Abendessen klärte er unsere Tischgesellschaft auf, die bei unserer Unterhaltung am Mittag natürlich auch stutzig geworden war: Mr. du Fais habe nur deshalb scheinbar so merkwürdig verwirrte Antworten gegeben, weil er gefürchtet habe, daß er, Havey, als Vertreter einer Konkurrenzfirma ihm irgendwelche

Geschäftsgeheimnisse entlocken wolle. Ich kam an diesem Abend mit Absicht zu spät zu Tisch, und das allseitige verständnisvolle Lächeln meiner Tischgenossen überzeugte mich, daß Mr. Havey meine Stellung wieder gefestigt hatte.

Mr. Havey schlug mir später noch vor, mich zweien seiner Freunde ebenfalls anzuvertrauen, die beide durchaus deutschfreundlich waren und wie ich gleich nach New York weiterfahren wollten. Es waren dies Mr. Nesmith, ein Rechtsanwalt aus Boston, und Captain Allen aus New York, der gerade von seinem Kommando von den Philippinen zurückkam. Da sich Mr. Havey, der sich so tadellos gegen mich benommen hatte, für ihr Stillschweigen verbürgte und beide Herren mir vielleicht auf meiner Reise nach New York noch viel helfen konnten, weihte ich sie ein; und es zeigte sich später, daß ich es keineswegs zu bereuen hatte.

Mit dem Russen, mit dem ich an Bord zuerst bekannt geworden war, unterhielt ich mich späterhin noch öfter über den Krieg. Er reiste im Auftrag seiner Regierung nach Amerika, um größere Waffen- und Munitionsbestellungen in den Vereinigten Staaten unterzubringen. Früher war er zwei Jahre in den Gaggenauer Werken in Deutschland tätig gewesen und war daher in der Lage, interessante Vergleiche zwischen deutschen und russischen Verhältnissen zu ziehen. Wir wurden bald sehr vertraut, und ich ließ durchblicken, daß ich mit verschiedenen


59 Portia Terrace
Lowell Mass.

J. FRED HAVEY

SELLING AGENT
SACO-LOWELL SHOPS
TEXTILE MACHINERY
BOSTON, MASS., U. S. A.

ANDERSEN MEYER & CO.
SHANGHAI
AGENTS FOR CHINA

美國賽科羅惠爾紡織機器廠駐滬代表
哈維
上海慎昌洋行

Visitenkarte des Herrn J. Fred Havey und Rückseite mit chinesischem Text

Einrichtungen in meiner Heimat sehr unzufrieden sei. Und wenn ich über Frankreich schimpfte, dann konnte er ja auch über Rußland schimpfen.

Es ist, so erzählte er, kaum zu glauben, wie sich die russischen Großindustriellen auf Kosten ihrer Regierung bereichern. Es fällt ihnen das um so leichter, als eben fast alle hohen Staatsbeamten und Offiziere gegen eine angemessene Bestechungssumme die Hand zur Gaunerei bieten. Schon im Russisch-Japanischen Krieg haben sich auf diese Weise Tausende ein Vermögen erworben, und im jetzigen Krieg sei die Sache noch viel schlimmer.

Da soll zum Beispiel für ein Armeekorps eine bestimmte Menge Munition geliefert werden. Gegen eine hohe Summe erhält irgendein Großindustrieller die Bestellung. Dieser setzt sich mit dem betreffenden Armeeführer in Verbindung, dessen Stab erhält alsdann je dem Dienstgrad entsprechend hohe Bestechungssummen. Der Armeeführer aber bekommt selbstverständlich den Hauptanteil und bestätigt hierfür dem Kriegsministerium den Empfang der Munition.

Ein anderer Fall: In der Nähe von Moskau waren riesige Proviantlager, aber deren Inhalt stand nur auf dem Papier. Als eine Kommission von Petersburg kam, die Bestände zu revidieren, wurden die leeren Schuppen einfach in Brand gesteckt, und — die Sache war damit erledigt. Hätte aber die Kommission unvermutet eine

außerordentliche Revision vorgenommen und den Schwindel entdeckt — nun, dann wäre sie eben einfach auch bestochen worden und hätte in Petersburg die Vollständigkeit der aufgeführten Bestände gemeldet.

Vielleicht gelingt es den russischen Armeeführern auch noch, ihre Soldaten nur auf dem Papier zu führen. Dagegen hätten wir sicher nichts einzuwenden!

Es befanden sich übrigens in der zweiten Klasse noch viele Russen, die teils von der Front weggelaufen waren, teils sich der Dienstpflicht zu entziehen suchten. Ich erfuhr dies durch einen komischen Vorfall.

Eines Tages ließ ein Passagier zweiter Klasse sich bei mir melden und bat um eine Unterredung. Ich war sehr neugierig, was er mir zu sagen habe, da er mich ersuchte, Türen und Fenster zu schließen, bevor er sein Anliegen vorbringen wollte. Nachdem ich dies getan, erzählte er mir in deutscher Sprache folgendes:

„Ich weiß, daß Sie ein deutscher Offizier sind; denn ich habe Sie öfter in Schanghai gesehen. Ich selbst bin Deutsch-Russe und habe an der Front gekämpft. Da wir von den Russen sehr gemein behandelt werden, bin ich zusammen mit mehreren Kameraden desertiert. Erst hatten wir versucht überzulaufen, aber wir wurden zu streng bewacht. Die meisten von uns wollen sich nun in Amerika nach Arbeit umsehen, doch möchten zwei von uns gern nach Deutschland, da wir gehört haben, daß man dort in jedem Beruf Arbeiter brauchen kann.

Vielleicht können Sie uns in dieser Hinsicht einen Rat geben."

Ich mußte Herrn Teplitzki, dessen klare, einfache Rede sehr für ihn sprach, leider von diesem Plan abraten, da ein Durchkommen nach Deutschland für Russen, die außer ihrer Muttersprache nur Deutsch konnten, ziemlich aussichtslos war. Wahrscheinlich hätte man sie auch gar nicht nach Deutschland hereingelassen.

Mein Besucher schien noch ein weiteres Anliegen auf dem Herzen zu haben. Und endlich rückte er damit heraus. Es fehlten ihnen nämlich einige Dollars an dem Gelde, das man zur Einwanderung in Amerika vorweisen müsse. Ich war gern bereit, die mangelnden zehn Dollar Gold vorzustrecken, schon aus dem Grunde, weil der Russe, der genau wußte, wieviel mir daran lag, unerkannt zu bleiben, mich ganz gut hätte verraten können. Überhaupt fand ich es sehr anständig, daß er bat, anstatt zu fordern. In diesem Falle wäre ich ja gegen eine Erpressung ganz machtlos gewesen. Ich habe später für meine Person in einer ähnlichen Lage den letzteren Weg einschlagen müssen.

Inzwischen waren wir in die Nähe San Franziskos gekommen. Alle standen an Deck; denn jeder wollte nach der langen Überfahrt als erster Land ausmachen. Mit großer Freude wurde die amerikanische Küste begrüßt.

Für mich war dieser Anblick gewiß auch recht erfreulich, aber es galt noch, die Einwanderungsschwierig-

keiten zu überwinden. Und wieder hieß es nach meinem bewährten Grundsatz handeln: Schwierigkeiten sind da, um überwunden zu werden.

Vorsichtshalber hatte ich mir in Schanghai auch deutsche Pässe ausstellen lassen. Denn wenn die Amerikaner merkten, daß meine französischen Papiere gefälscht waren, wurde ich sicher zunächst einmal hinter Schloß und Riegel gesetzt.

Sollte ich nun als Deutscher oder als Franzose den amerikanischen Boden betreten? Ich entschloß mich für letzteres, da ich nicht wissen konnte, ob mir die Behörden als Deutschem nicht die Einwanderung erschweren würden. Meine deutschen Papiere hatte ich während der Überfahrt an Bord versteckt. Gleich in der ersten Nacht nach der Abfahrt von Schanghai waren sie in einen Rettungsring gewandert. Wurden sie hier zufällig entdeckt, so wußte man ja immer noch nicht, wem sie gehörten. Täglich, wenn ich an Deck spazierenging, warf ich einen Blick nach der Brücke und überzeugte mich, daß der Ring an Ort und Stelle hing. Einmal sah ich zu, wie ein japanischer Matrose ihn gerade abwusch, und freute mich über die in neuem Glanze leuchtende Aufschrift „Shinyo-Maru".

Jetzt wurden die Papiere herausgeholt und Mr. Havey übergeben. Der konnte sie für mich an Land nehmen für den Fall, daß man mich als Ausländer genauer untersuchte. Mr. Havey half mir auch, die verschiedenen Ein-

wanderungspapiere auszufüllen, und als wir in den Hafen einliefen, war ich klar zum Aussteigen.

Ein kleiner Dampfer kam längsseits mit der Einwanderungskommission und einem Heer von Reportern. Mit gespitztem Bleistift rasten sie durchs Schiff auf ihrer Jagd nach Sensation. Und schon fiel ihnen Mr. Woodfield in die Hände. Das war gerade das Richtige für amerikanische Reporter: eine Hochzeitsreise nach Sibirien! Sie bestürmten ihn mit Fragen, und jeder suchte dem andern für seine Zeitung den Rang abzulaufen. Dabei wurde der arme Kerl fast in Stücke gerissen. Um sie endlich abzuschütteln, wußte Mr. Woodfield leider nichts Schlaueres zu tun, als die sensationslüsterne Bande auf mich zu hetzen.

„Wendet euch an diesen Herrn, Mr. du Fais, der kann euch noch ganz andere Dinge aus Sibirien erzählen. Das ist ein geflüchteter deutscher Offizier!"

Am liebsten hätte ich den Kerl umgebracht, der durch seine unüberlegten Worte den glücklichen Ausgang meines gefahrvollen Wagnisses noch in letzter Minute in Frage stellte. Denn noch immer befand ich mich ja auf japanischem Boden.

Ich lief, so schnell ich konnte, nach einem verschwiegenen Ort und schloß mich dort ein. Doch ewig konnte ich hier nicht sitzenbleiben, und als ich wieder an Deck kam, hörte ich von allen Seiten: „Where is Mr. du Fais?" Im Augenblick war ich von Reportern umringt und

schien verloren. Aber schon machte unser Dampfer fest, und wenn ich die Kerle nur noch fünf Minuten hinhalten konnte, war ich gerettet.

Da kam mir ein erlösender Gedanke: „You are wrong, I am not Mr. du Fais, I am Mr. Havey!" („Sie irren sich, ich bin nicht Herr du Fais, ich bin Herr Havey!") Und mit einem flehenden Blick auf Mr. Havey, der in der Nähe stand: „That's Mr. du Fais!"

Und schon stürzte sich die Meute auf diesen. Gerade wurde das Fallreep heruntergelassen, ein Sprung —:

Ich stand in Amerika!

Von amerikanischen Reportern gehetzt

Eins war mir klar: an Bord gehe ich nicht mehr! Mochten sie mein Gepäck behalten! Doch wohin in der Eile? Ich kannte mich in San Franzisko natürlich gar nicht aus und hatte daher eigentlich beabsichtigt, in dasselbe Hotel zu gehen wie Mr. Havey. Das war jetzt ausgeschlossen; denn dort mußten mich ja die Reporter gleich wiederfinden.

Und daß sie mich nicht mehr losließen, sollte ich sofort verspüren. Schon kamen sie mir über das Fallreep nachgelaufen und umringten mich. Der eine wollte eine Fotografie von mir — fünfhundert Dollar bot er dafür —, der andere eine kleine Geschichte: er bot noch mehr. Jeder suchte mich in eine andere Ecke zu ziehen, um allein auf mich einreden zu können. Die Kerle packten mich ohne weiteres am Arm, ich war einfach machtlos. Damit sie mich endlich losließen, boxte ich einen ganz unverschämten, der mir fast den Rock vom Leibe riß, gegen die Brust.

Das half.

Jetzt faßten sie mich wenigstens nicht mehr an. Ich versicherte ihnen fortwährend, sie hätten sich einen Bären

aufbinden lassen; ich sei Franzose und sei mein Lebtag noch nicht in Sibirien gewesen. Doch da kannte ich die amerikanischen Reporter schlecht. Sie lachten mich einfach aus und erklärten mir, es hätte gar keinen Zweck, mich länger zu sträuben; ich müßte ihnen etwas erzählen! Einer wollte mich auch schon knipsen. Aber da geriet ich in Wut. Ich riß ihm den Apparat aus der Hand und schmiß ihn zu Boden.

Inzwischen waren sämtliche Zollbeamten hinzugekommen, und es gab ein mächtiges Gedränge, da mich jeder sehen wollte. Ein Reporter kletterte auf ein großes Faß und fotografierte den Auflauf; da hatte er doch wenigstens etwas!

Hilfesuchend sah ich mich um und entdeckte Captain Allen. Der mußte helfen! Rücksichtslos schob ich den Reporterschwarm beiseite und bat Mr. Allen, mir beizustehen. Er sagte mir, Mr. Havey habe mein Gepäck schon von Bord bringen lassen, ich solle nur eben schnell die Zollrevision passieren und dann in einem Auto wegfahren. Um zwei Uhr mittags sei er im St.-Francis-Hotel, wo ich ihn erwarten solle.

Schnell war mein Gepäck geprüft, ich warf mich in ein Auto und befahl dem Schofför, so schnell wie möglich wegzufahren. Einer der Reporter versuchte sogar, zu mir ins Auto zu springen. Das hieß doch die Frechheit auf die Spitze treiben. Ich stieß ihn einfach zurück, und mein Wagen setzte sich in Bewegung.

Nur erst von diesen Reportern loskommen! Das Weitere würde sich schon finden.

Aber mit Schrecken mußte ich bemerken, daß dieses „Loskommen" gar nicht so leicht war. Ein Blick nach rückwärts belehrte mich, daß mir bereits mehrere Autos folgten. Waren diese aufdringlichen Kerle denn gar nicht abzuschütteln? Gleichgültig, ob ich schnell oder langsam fuhr — die anderen Autos waren stets hinter mir. An den großen Straßenkreuzungen, wo ich öfter halten mußte, holten sie mich immer wieder ein und suchten möglichst nahe an meinen Wagen heranzukommen. Einer rief mir aus seinem Auto herüber:

„Say, Mr. du Fais, only a little story! 500 Dollars!"
(„Herr du Fais, nur eine kleine Geschichte! 500 Dollar!")

Es ist kaum zu glauben, welche Hartnäckigkeit diese amerikanischen Reporter zu entwickeln vermögen.

Sobald dann der in der Mitte der Straße stehende Schutzmann die Tafel mit dem Wort „Stop!" umdrehte, so daß man „Go!" lesen konnte, ging die Jagd weiter.

Endlich sollte ich an einer Straßenkreuzung meine Verfolger doch noch loswerden! Ich hatte gerade einen kleinen Vorsprung, und gleich nach mir hieß es „Stop!" Dagegen können selbst amerikanische Reporter nicht ankommen. Schnell warf ich meinem Schofför fünf Dollar zu und befahl ihm, weiterzufahren. Ich selber sprang ab und lief in ein Haus. Meinen Mantel ließ ich im Auto liegen.

Nach einigen Minuten sah ich, wie die Autos der

Reporter mit äußerster Kraft wieder hinter dem leeren Wagen hersausten. Gemächlich ging ich in den nächsten Laden, kaufte mir einen neuen Mantel und Hut, klappte den Kragen hoch und konnte nun sicher sein, so leicht nicht wiedererkannt zu werden. Ich nahm mir einen anderen Wagen und fuhr zum deutschen Konsulat, wo ich auch den Navigationsoffizier von S. M. S. „Geier", Oberleutnant zur See S..., treffen sollte. Ich wurde sehr herzlich aufgenommen, aber man riet mir, doch noch heute San Franzisko zu verlassen, da die Reporter nicht eher ruhen würden, als bis sie mich wiedergefunden hätten. Wahrscheinlich könne man schon nach wenigen Stunden von mir in den Zeitungen lesen.

Und so war es auch. Um zehn Uhr morgens waren wir in San Franzisko angekommen, um ein Uhr mittags erschienen Extrablätter. In großen Überschriften hieß es da:

GERMAN OFFICER ESCAPED
FROM SIBERIA!
HORROR IN SIBERIA!
MR. WOODFIELD'S HONEYTRIP
IN SIBERIA!

Dann kam ein großes Bild von Mrs. Woodfield.

In schauderhafter Weise wurden die Schrecken und Greuel Sibiriens geschildert, und von mir wurden Sachen erzählt, die noch haarsträubender waren. Leider war auch erwähnt, daß ich als Franzose unter dem

Namen Richard du Fais soeben auf „Shinyo-Maru" angekommen sei. Dadurch war mein herrlicher französischer Paß wertlos geworden, und es war damit auch unmöglich, mein schönes Reiseprogramm nach Paris durchzuführen.

Diese verfluchten Reporter!

Nun hatte ich nur noch meine deutschen Ausweispapiere, die mir aber im durchweg englandfreundlichen östlichen Teil der Vereinigten Staaten gar nichts nützen konnten.

Vielleicht gab mir der Schweizer Konsul auf mein ehrliches Gesicht und mein „Schwyzer Dütsch" hin einen Paß? Das mußte gleich versucht werden, womöglich noch ehe man die Extrablätter auf dem Schweizer Konsulat gelesen hatte. Ich verabschiedete mich von unserem Konsul und von Oberleutnant zur See S..., der mir noch zweihundert Dollar mit auf die Reise gab.

Der Schweizer Konsul war sehr liebenswürdig und freute sich sehr, einen Landsmann vor sich zu haben. Doch als ich mit meinem Anliegen herausrückte, teilte er mir mit, es hätten schon so viele Deutsche versucht, sich Schweizer Pässe zu verschaffen, um nach Hause zu kommen, daß ihn seine Regierung ausdrücklich darauf hingewiesen habe, nur gegen Heimatsurkunde und Militärpapiere einen Paß auszustellen. Ich suchte eifrig in meinen Taschen, doch konnte ich meine Heimatsurkunde nicht finden. So versprach ich denn, am nächsten

Tag mit meinen Papieren wiederzukommen. Da war also nichts zu machen.

Ich fuhr jetzt zum St.-Francis-Hotel. Captain Allen und Mr. Nesmith erwarteten mich vor dem Hotel, stiegen gleich zu mir in meinen Wagen und befahlen dem Schofför, schleunigst weiterzufahren. Mr. Nesmith hatte schon wieder ein neues Extrablatt mitgebracht, das das vorhergehende an grauenhaften Schilderungen noch überbot. Er erzählte mir, daß im Hotel bereits einige Reporter meiner harrten, weshalb sie mich draußen vor dem Eingang erwartet hätten. Ich müßte unbedingt noch heute weiterreisen.

Da wir ursprünglich beabsichtigt hatten, erst nach zwei Tagen zusammen nach New York weiterzufahren — Captain Allen hatte in San Franzisko noch zu tun —, hätte ich jetzt allein reisen müssen. Aber Mr. Nesmith erbot sich liebenswürdigerweise, mich schon heute zu begleiten.

Wir fuhren deshalb gleich zur Southern Pacific Company und besorgten uns ein Apartment bis nach New York. Mr. Havey wurde telefonisch gebeten, unser Gepäck bis vier Uhr an den Bahnhof zu bringen. Es klappte alles vorzüglich.

Dankbar nahm ich Abschied von Captain Allen und Mr. Havey, die mir während meines kurzen, aber ereignisvollen Aufenthalts in San Franzisko so großartige Hilfe geleistet hatten.

Die Fahrt durch die Vereinigten Staaten war sehr abwechslungsreich und für mich, der ich Amerika noch nicht kannte, äußerst interessant.

Solch ein amerikanischer Luxuszug hat Einrichtungen, die wir selbst bei unseren größten und besten Zügen in Europa nicht kennen. Mr. Nesmith und ich hatten eine richtige Wohnung mit einem schwarzen Diener für uns allein. Morgens wurde unser „Schlafzimmer" in wenigen Minuten in ein wohnliches Gemach umgewandelt. Gleich neben uns war ein Baderaum mit einer großen Wanne und einer Brause. Im Speisewagen konnte man zu jeder Tageszeit alles Erdenkliche bekommen. Davor lief ein als Lese- und Rauchzimmer eingerichteter Wagen. Hier konnte man auch unentgeltlich die Dienste eines Schreibmaschinenfräuleins in Anspruch nehmen, was die Amerikaner gebührend ausnützten, nur um nicht ihre Geschäfte unterbrechen zu müssen. Der letzte Wagen, der sogenannte „observing car", hatte eine große Plattform, mit einer Glaskugel überdacht. Hier saß ich stundenlang und ließ die Landschaft vor meinen Blicken vorüberrasen. Der Zug machte unheimliche Fahrt; manchmal hielt er

während ganzer vierundzwanzig Stunden nur einmal. Das ist dadurch ermöglicht, daß etwa alle hundert Kilometer zwischen den Schienen ein längerer mit Wasser gefüllter Graben eingelegt ist, aus dem die Maschine in sinnreicher Weise bei voller Fahrt mit Wasser versorgt wird.

Durch die schneebedeckten Gebirgszüge der Sierra Nevada brachte uns die Bahn nach dem Großen Salzsee, den wir auf einer vierundvierzig Kilometer langen Eisenbahnbrücke überquerten.

Am vierten Tage kamen wir nach Chikago. Hier hörten wir zufällig, daß am Zug nach einem Mr. du Fais gefragt wurde. Also hatten die Reporter in San Franzisko doch noch Wind bekommen und ihre Kollegen in Chikago von meiner Ankunft benachrichtigt. Mr. Nesmith schlug mir vor, die Fahrt zu unterbrechen und von Chikago nach New York eine andere Linie zu benutzen. Wir gingen zum Frühstück in ein Hotel, dann zeigte mir Mr. Nesmith die Stadt.

Am Nachmittag nahmen wir die Twentieth Century Limited, die schnellste Linie von Chikago nach New York. Der Zug legt mit einem kurzen Aufenthalt in Buffalo die große Strecke in zwanzig Stunden zurück. Hierbei berührten wir die Ufer des Michigan- und Erie-Sees. Mr. Nesmith wollte mir noch gern die Niagarafälle zeigen, doch es trieb mich so schnell wie möglich nach New York.

Von Schanghai hatte ich zwei Empfehlungen an dort wohnende Deutsche mitbekommen, an die ich mich ebenso wie an Oberleutnant zur See P..., den Torpedooffizier von S. M. S. „Geier", wegen Fortsetzung meiner Flucht wenden wollte. In New York trennte ich mich von dem liebenswürdigen Mr. Nesmith, um mich vorläufig nach einem der größten Hotels der Stadt, dem Manhattan-Hotel, zu begeben, wo ich am besten untertauchen konnte. Hier mietete ich unter dem Namen de Sousa im sechzehnten Stockwerk ein Zimmer.

Das unheimliche Hasten und Jagen des New-Yorker Lebens brachte mich anfänglich etwas aus der Fassung. Ich fürchtete, mich hier nie zurechtfinden zu können. Aber schon am zweiten Tag rannte ich durch die Straßen New Yorks, gerade als wäre ich nie aus dieser Riesenstadt herausgekommen.

Viel Vergnügen machte mir das Fahren mit der „Untergrund". Am Anfang fuhr ich zwar regelmäßig über die Station hinaus, an der ich aussteigen wollte; denn bis ich den Namen gelesen hatte, waren wir schon lange wieder unterwegs. Aber das machte ja nichts, ich fuhr einfach mit dem nächsten Zug wieder zurück. Besonders interessant ist der Untergrundbetrieb gegen Abend, wenn die Leute aus den Geschäften kommen. Da fährt ein Zug hinter dem anderen, und kaum hält er, so ist er auch schon dicht besetzt. Diese armen, geplagten Amerikaner! Sie scheinen keine freie Minute zu haben.

Will zum Beispiel einer von der zehnten nach der zweiundsiebzigsten Straße fahren, so benutzt er von der zehnten bis zur zwölften Straße den Bummelzug. In der zwölften Straße springt er in den Schnellzug, der nur alle fünf Stationen hält. An der siebzigsten Straße steigt er wieder um in den Bummelzug, weil der Schnellzug in der zweiundsiebzigsten nicht hält. Und — durch das zweimalige Umsteigen hat er wirklich ganze zwei Minuten gewonnen. Aber auch die Fahrtzeit muß ausgenutzt werden. Mit einem ganzen Pack Zeitungen steigt er ein, liest nur schnell die Überschriften, und wenn er aussteigt, läßt er die eben erst gekauften Zeitungen im Zug liegen. Da er in Gedanken immer bei seinen Geschäften ist, hat er natürlich auch keine Zeit, beim Aus- und Einsteigen aufzupassen. Daher kommt es oft vor, daß Leute den Fuß zwischen Rampe und Wagen klemmen. An jeder Wagentür steht daher ein Beamter, dessen ganzer Dienst darin besteht, andauernd: „Watch your step!" zu brüllen.

Besonders auffallend ist dieses Hasten der Amerikaner an der Börse. Mir als Deutschem war dieser Haufen aufgeregter Menschen mit ihren in der Luft herumwirbelnden Armen und Beinen inmitten eines Höllenlärms eine unbegreifliche Erscheinung.

Der Betrieb in meinem Hotel war auch recht eigenartig. Anfangs benutzte ich dauernd den verkehrten Fahrstuhl. Entweder ging er nur bis zum zehnten Stock, oder es war ein Expreßlift, der erst vom zwanzigsten Stock-

werk ab hielt. Im fünfzehnten Stock war übrigens eine große Eisbahn, auf der nachmittags zur Teezeit ein sechzehnjähriges „German Girl" seine Künste zum besten gab.

Nach langem Suchen hatte ich endlich die Deutschen gefunden, für die ich Empfehlungsbriefe hatte. Sie rieten mir dringend ab, zum deutschen Konsulat zu gehen, da es von den Engländern stetig beobachtet würde. Was ich übrigens über die Aussicht, nach Deutschland zu kommen, von diesen beiden Herren erfuhr, war recht betrüblich. Am Anfang des Kriegs hatte es noch neutrale Dampfer gegeben, die keine englischen Häfen anliefen. Jetzt aber mußten alle Schiffe, welcher Nationalität immer, einen englischen Hafen anlaufen, wo sie aufs peinlichste untersucht wurden. Viele Deutsche, die kurz vor mir versucht hatten, nach Hause zu kommen, saßen jetzt als Gefangene in England. Die Furcht vor den Engländern war so groß, daß kein Kapitän eines neutralen Schiffes gegen eine noch so hohe Summe zu bewegen war, einen Deutschen an Bord zu verstecken.

Gute Pässe und Schiffspapiere sollten auch nirgends erhältlich sein. Vielleicht konnte mir Oberleutnant P... helfen? Die deutschen Herren vermittelten eine Begegnung mit ihm, denn aufsuchen durfte ich den von feindlichen Agenten andauernd beschatteten „Geier"-Offizier ja auch nicht. Was ich durch Oberleutnant P... erfuhr, war noch entmutigender. Er kannte verschiedene Fälle

aus jüngster Zeit, in denen Deutsche versucht hatten, als Passagiere eines neutralen Landes oder als Matrosen oder Heizer durchzukommen, aber alles war trotz der vorzüglichsten Vorbereitungen an dem Spürsinn der Engländer gescheitert. So bewahrheiteten sich also die Angaben der beiden deutschen Herren, denen ich in meinem unverbesserlichen Optimismus nicht so recht hatte glauben wollen.

Es wurde mir von allen Seiten abgeraten, die Flucht fortzusetzen, allenfalls sah man noch eine Möglichkeit, zunächst nach Südamerika zu fahren und von dort aus womöglich zu versuchen, nach Spanien durchzukommen. Aber das dauerte mir viel zu lang, und was hatte ich schon davon, nach Spanien zu gelangen, wenn nicht die Sicherheit bestand, von dort aus nach Hause zu kommen?

Ein Gutes hatte aber auch die Unterredung mit Oberleutnant P... Ich ließ mir ganz genau beschreiben, welche Umstände bei Fluchtversuchen anderer zu ihrer Entdeckung geführt hatten. Alles, was ich da in Erfahrung bringen konnte, und wenn es auch nur Gerüchte waren, war von Bedeutung für mich.

Bald war ich mir klar, wie ich es anzufangen hatte. Zunächst mußte ich im New-Yorker Hafenviertel heimisch werden, um mich restlos mit den Gewohnheiten der Seeleute vertraut zu machen. Dann mußte ich mir Paß und Schiffspapiere besorgen und den Betrieb in den Heuerbüros kennenlernen.

Da ich als Seemann ja nicht gut in einem Luxushotel wohnen konnte, nahm mich einer der deutschen Herren zu sich in seine Wohnung, wo ich von jetzt ab ein richtiggehendes Doppelleben führte. Schon früh am Morgen ging es in der „zünftigen Kluft" des Seemanns nach dem berüchtigten New-Yorker Hafenviertel Hoboken, wo ich mich an den Piers und in den Kneipen herumtrieb, um meinen zukünftigen Berufskollegen möglichst viel von ihrer Lebensweise abzugucken. Bald hatte ich auch einen „job" im Hafen gefunden. Ich pickte für fünfzig Cents am Tag Rost auf einem Dampfer, nur um mich mit einem Kerl anzufreunden, der mir von einer Hafendirne als ein Mann bezeichnet worden war, der alles besorgen könne.

Das war ein schönes Gesindel, das sich da solche Gelegenheitsarbeiten suchte! Dabei wurde mir eine ganz neue Deutung des Wortes „Gelegenheitsarbeiter" klar, denn die Kerle suchten nur nach einer Gelegenheit, unter dem Vorwande der Arbeit irgendwo etwas zu klauen, um den Erlös in Alkohol umzusetzen oder mit Dirnen durchzubringen.

Man wurde sehr schnell miteinander bekannt, so daß ich bald bei meinem neuen Mann durchblicken lassen konnte, daß ich etwas für uns beide zu verdienen wüßte. Geheimnisvoll packte ich meine große Geschichte aus: In Sing-Sing (dem bekannten Zuchthaus bei New York) säße jemand, an dem mein Auftraggeber ein gewisses

Interesse habe. Dieser Jemand solle daher schnellstens U. S. A. verlassen. Für seine Befreiung aus Sing-Sing sei alles vorbereitet. Man brauche jetzt nur noch einen französischen Paß für den Betreffenden. — Das könne besorgt werden, meinte mein neuer Freund, würde wohl aber so seine hundert Dollar kosten. — Da müßte ich mich erst bei meinem Auftraggeber erkundigen. Am nächsten Tage mußte ich ihm leider mitteilen, daß mein Auftraggeber auf keinen Fall mehr als fünfzig Dollar zu geben beabsichtige. Nach langem Feilschen wurden wir handelseinig, und das Geschäft sollte am darauffolgenden Tage durchgeführt werden. Wir verabredeten einen Ort, wohin ich das Geld bringen wollte. Zur festgesetzten Zeit trafen wir uns. Ich überzeugte mich erst, daß keine Spießgesellen meines sauberen Lieferanten zur Stelle waren, die mich ausrauben konnten. Dann holte ich das Geld aus dem Stiefel. Der Kerl streckte sofort die Hand danach aus. Aber so dumm war ich nicht: erst meinen Paß, dann das Geld. Nun kam der Paß zum Vorschein, den ich gleich festhielt. Er wiederum packte das Geld, und dann ließen wir gleichzeitig, ich das Geld, er den Paß, los.

In der Wohnung meines deutschen Freundes angekommen, mußte ich feststellen, daß mir mit diesem Paß gar nicht gedient war, denn die Angaben paßten nie und nimmer auf mich. So alt wie der ehemalige Paßinhaber konnte ich mich einfach nicht machen, und alle schriftlichen

Signalement.

Alter: geb. den / *Age: Né le* — 21. März 1890.

Gestalt / *Stature* — mittel

Höhe / *Taille* — 1,82. Centimètres

Haare / *Cheveux* — blond

Stirne / *Front* — ord.

Augenbrauen / *Sourcils* — blond.

Augen / *Yeux* — blau — Nase / *Nez* — ord.

Mund / *Bouche* — ord. — Kinn / *Menton* — ord.

Gesicht / *Visage* — oval.

Besondere Kennzeichen / *Signes particuliers* — cicatrice au-dessus de l'oil droit.

Unterschrift des Inhabers: – *Signature du porteur:*

Jean Epars

Paß für den Verfasser

Gleichzeitig wird der Passinhaber dem Schutze und der Handbietung der Behörden empfohlen. Gegenwärtiger Pass wurde ausgestellt auf

Le soussigné recommande le porteur à la protection et aux bons offices des autorités. Le présent passeport a été délivré sur

ses papiers de naissance

Gegeben in / *Donné à* — Bogota.

den / *le* — 2. Novembre 1915.

Der schweizerische

Le Consul *de Suisse:*

CONSULAT DE SUISSE BOGOTA

Rob Beck

Taxe:

als Matrose Jean Epars

Angaben des Passes zu fälschen, ging nicht an. Es war zum Verzweifeln. Daß mir so gar niemand helfen konnte und ich mich täglich mit diesem Hafengesindel herumschlagen mußte, ohne wissen zu können, ob mir das überhaupt etwas nützte! Aber es half alles nichts, ich mußte doch nach Hause kommen.

In Hoboken lagen auch einige deutsche Dampfer, die später, nachdem Amerika in den Krieg eingetreten war, beschlagnahmt wurden. Vielleicht konnte mir einer der deutschen Wachleute auf diesen Schiffen weiterhelfen. Die Bekanntschaft war schnell gemacht, und bald hatte ich auch in Erfahrung gebracht, daß der tüchtige Inspektor K. der Hamburg-Amerika-Linie mehreren deutschen Seeleuten noch nach Kriegsausbruch in die Heimat verholfen hatte. Schnell war der Herr Inspektor aufgetrieben, der mich an den Heuerbas eines Hobokener Heuerbüros, einen ungarischen Juden, verwies. Ganz zuverlässig sollte der Mann ja nicht sein, aber er könne mir immerhin vielleicht weiterhelfen.

Mr. L. machte keinen sehr vertrauenerweckenden Eindruck, und sein Heuerbüro wurde auch nicht gerade von anständigen Seeleuten aufgesucht. Aber für Geld konnte man ja anscheinend bei ihm alles erreichen. Ausfragen ließ ich mich nicht. Er sollte mir nur einen leeren französischen Paß und eine Heuer als Heizer oder auch als Matrose nach einem holländischen oder nordischen Hafen besorgen, und das wollte ich ihm schon gut bezahlen.

Warum ich denn ausgerechnet einen französischen Paß haben wolle, da würden mich doch die Engländer bestimmt von Bord holen und nach Frankreich schicken, damit ich da meiner Militärpflicht genüge.

Da hatte der Mann ja ganz recht, das hatte ich gar nicht bedacht und hätte vielleicht eine große Dummheit gemacht. Mr. L. wollte mir unbedingt einen Schweizer Paß aufdrängen, da er davon einige auf Lager hatte und sich das Geschäft mit mir nicht entgehen lassen wollte. Aber gerade als Schweizer Staatsangehöriger hatte man bei den Engländern mit einer besonders scharfen Kontrolle zu rechnen, da sich alle diejenigen, die eine fremde Sprache nicht fließend beherrschten, notgedrungen die Schweizer Staatsangehörigkeit zulegen mußten. Das wußte ich ja auch schon durch meinen Besuch beim Schweizer Konsul in San Franzisko.

Da kam mir ein erleuchtender Gedanke: ich stamme einfach aus der französischen Schweiz und spreche gar nicht Deutsch. Die französische Schweiz kannte ich recht gut aus meiner Schulzeit, da ich die großen Ferien, um Französisch zu lernen, mehrmals dort zugebracht hatte. Ich war da einmal bei einem würdigen Geistlichen, dem Pasteur Epars in Bercher im Kanton Vaux, in Pension gewesen, und auf dieser Tatsache wurde jetzt alles aufgebaut. Das kinderlose Pfarrersehepaar bekam einen Sohn mit Namen Jean. Diesem Sohn wurde ein bis in die kleinsten Details gehender Lebenslauf geschrieben.

Jean war am 21. März 1890 in Lausanne geboren und hatte dort bis zu seinem zehnten Lebensjahr die Schule besucht. Straße, Hausnummer, Kirche, an der der Vater tätig war, wurden aus Baedeker und sonstigen Nachschlagewerken, die meine deutschen Freunde zusammentrugen, genau festgestellt. Dann war der Vater nach Bercher versetzt worden, einem kleineren Ort im französisch-schweizerischen Jura, der zwischen Lausanne und Yverdon liegt. Jean war ein Taugenichts, der in der Schule nicht vorwärts kam und sich der strengen elterlichen Zucht mit 16 Jahren dadurch entzog, daß er durchbrannte. Das den Eltern entwendete Geld reichte bis Hamburg, wo Jean als Schiffsjunge anheuerte. Aus alten Schiffsregistern wurden jetzt ein paar kleine unbekanntere Handelsdampfer herausgesucht und Jeans Seefahrtszeit konstruiert. Das war gar nicht so einfach, denn vom Jahr 1906—1912 mußte der Verbleib meines Jean lückenlos nachgewiesen werden. Die Namen der verschiedenen Schiffe, auf denen ich Dienst getan haben wollte, die Reiserouten, Kapitäne, Größe und Aussehen der Dampfer, womöglich Ladung, die wir an Bord hatten, Hafenplätze, wo wir anlegten, alles mußte den Tatsachen entsprechen, da es ja von den Engländern nachgeprüft werden konnte.

Da ich keine Seefahrtspapiere beschaffen konnte, wurde 1912 die Seefahrtszeit unterbrochen und eine Tätigkeit an Land aufgenommen. Der eine meiner

deutschen Freunde hatte einige Jahre in Bogotá und in Baranquilla in Columbien gelebt. Seine Kenntnisse von Land und Leuten konnte ich gut verwerten. Da ich Auto fahren konnte und etwas von Motoren verstand, wurde mein Jean in Bogotá Automobilschlosser und später in Baranquilla Schofför. Meine angeblichen Arbeitgeber hatten damals wirklich existiert, so daß ich auch bei Nachforschungen in dieser Richtung nicht gleich hereinfallen konnte. Jetzt war ich gerade von Baranquilla nach New York gekommen, da man bei der Knappheit an Handelsschiffsbesatzungen in der Seefahrt besonders gut bezahlt wurde.

Der Lebenslauf wurde so eingepaukt, daß man mich selbst im Kreuzverhör — eine bessere Schule für Kreuzverhöre als die in der Peter-Pauls-Festung gab es wohl kaum — nicht in Widersprüche verwickeln konnte. Mehrmals wurden nachts, wenn ich aus Hoboken zurückgekehrt war, von meinen beiden deutschen Freunden Verhöre mit mir angestellt, bis alles wie am Schnürchen ging.

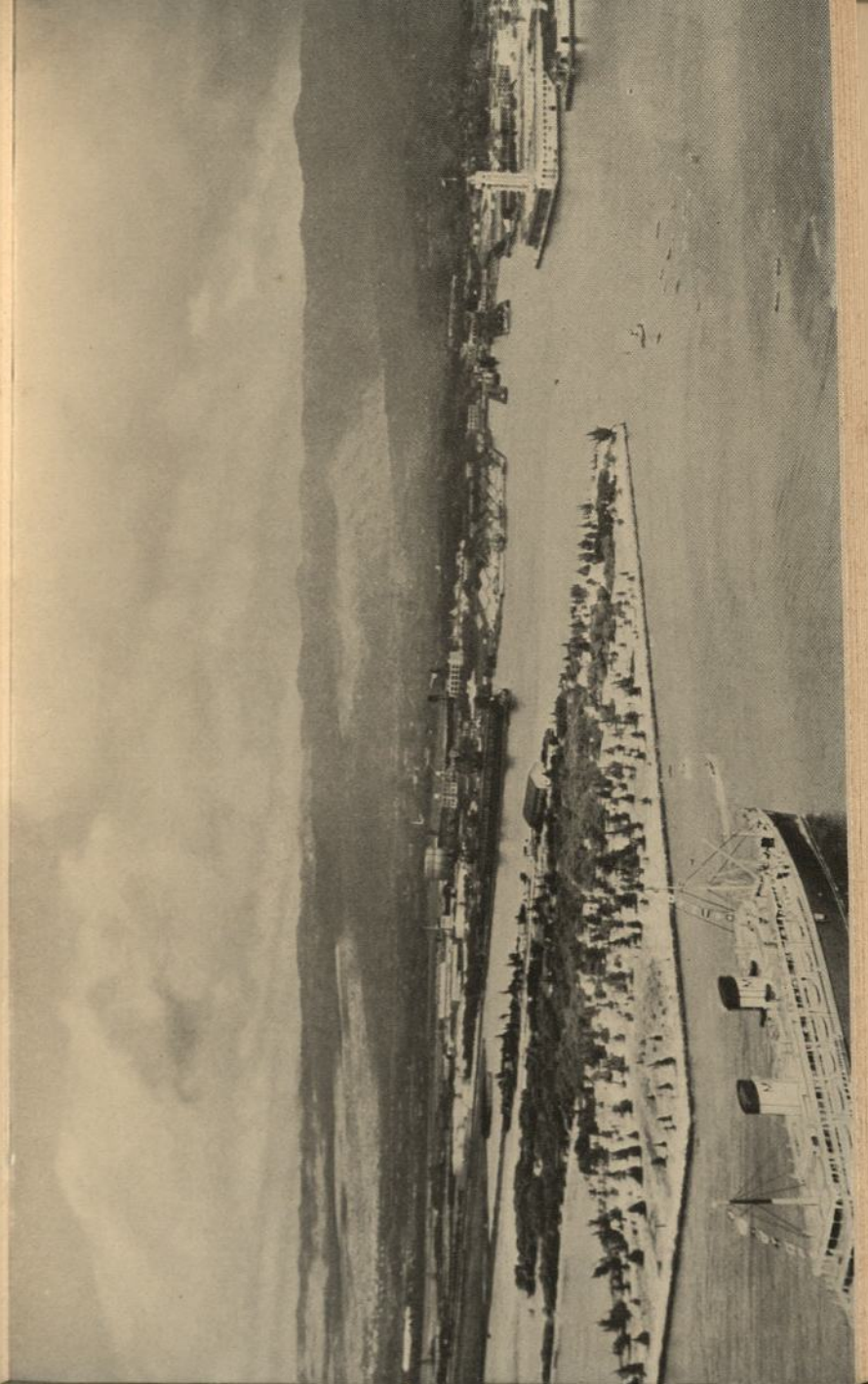
Nun mußte dieser Lebenslauf in dem leeren Paß seinen Niederschlag finden. Bei den „besonderen Kennzeichen" wurde eine Narbe an der rechten Stirnseite aufgenommen, die vielleicht noch einmal zu meiner Identifizierung von Wert sein konnte. Unterschrift des Konsuls und Konsulatsstempel für meine Fotografie im Paß machten keine großen Schwierigkeiten mehr, da der

Mr. du Fais in Schanghai schon Erfahrungen auf diesem Gebiet gesammelt hatte.

Jetzt kam das Anheuern. Sollte ich es als Matrose oder als Heizer versuchen? Von dem Handwerk des seemännischen Personals verstand ich etwas durch die Seekadettenausbildung, während die Kenntnisse als Heizer doch recht unzulänglich waren. Auf der anderen Seite bot der Beruf des Heizers aber den Vorteil, daß man sich in der Hauptsache unter Deck aufhielt und mit der übrigen Schiffsbesatzung dadurch weniger in Berührung kam. Ich wollte es also als Heizer versuchen.

Täglich sprach ich auf dem Heuerbüro vor, und bald bot sich eine Gelegenheit. Der holländische Dampfer „Norddan" hatte beim Heuerbüro noch einen „fireman" angefordert, und am nächsten Tage sollte es schon in See gehen. Ich musterte im Heuerbüro ordnungsgemäß an, nahm meine zwei Dollar Heuergeld in Empfang und marschierte mit meinem Seesack in Begleitung eines Angestellten des Heuerbüros an Bord, wo mich mein Begleiter beim Kapitän ablieferte. Der verlangte meine Schiffspapiere, hörte sich kurz meine Geschichte an, da ich ja kein Seefahrtsbuch vorzuweisen hatte, und begnügte sich schließlich mit der Zusicherung, daß wenigstens mein Paß in Ordnung sei. Sehen wollte er ihn gar nicht.

Dann ging es zum Maschinisten, der mir meine Koje anwies und mich meiner Wache zuteilte, und schließlich landete ich im Raum, wo sich die Heizer aufhalten.



Hafeneinfahrt von Honolulu

Bis jetzt war alles ganz einfach gegangen. Nun hieß es nur bei den Heizern nicht auffallen und jede Ausfragerei vermeiden. Das war am besten möglich, wenn ich den leicht Angetrunkenen markierte, was ja auch ganz natürlich ist, wenn man sich von Land verabschiedet. Die Heizer waren gerade beim Abendbrot. Ich stellte meinen Seesack in die Ecke, Mütze darauf, und an die Back gesetzt und zugelangt. Fragen wurden mit bösartigem Grunzen beantwortet; nur dem ältesten Heizer, der in einer solchen Gesellschaft immer eine große Autorität genießt, wurde möglichst wortkarg das Allernotwendigste geantwortet. Ich schien den richtigen Ton gefunden zu haben, denn man kümmerte sich bald nicht mehr um mich.

Zum Dienst war ich an diesem Abend nicht mehr eingeteilt, und da die meisten noch Landurlaub nahmen, herrschte bald Ruhe im Logis. Wer nicht mehr an Land wollte, ging zur Koje, was ich in den Augen der anderen ja auch nötig haben mußte, um meinen Rausch auszuschlafen.

Frühzeitig am kommenden Morgen wurden wir geweckt. Da noch Ladung überzunehmen war, hatte ich das Dampfventil eines Ladebaums zu bedienen. Ich beobachtete die an Bord kommenden Personen und wunderte mich über die ungewöhnliche Aufregung, die an Deck herrschte. Den Grund sollte ich bald erfahren, als ein Amerikaner mit der Frage auf mich zutrat: „Are you from the Appam?"

legte ich, ich habe ja noch meinen schönen Paß und weiß jetzt ganz gut Bescheid, wie alles beim Anheuern und Anbordkommen vor sich geht. Der Gedanke gab mir neuen Auftrieb.

Gleich wurde in einem „second hand store" die nötige Ausrüstung besorgt. Sie bestand aus einem Anzug, wie ihn die Seeleute an Land zu tragen pflegen, einem Paar Halbschuhe — meine Seestiefel hatte ich ja noch an —, etwas Unterwäsche, ein paar Schweißtüchern, wie sie die Heizer an den Kesseln um den Hals tragen, und den üblichen Kleinigkeiten, wie Rasierzeug, kurze Pfeife usw. Das alles wurde in einen alten Seesack verstaut, dann ging es zum Bahnhof, und schon war ich unterwegs nach Baltimore. Noch am selben Abend bezog der Seemann Jean Epars im Baltimorer Hafenviertel Nachtquartier im „Astorhouse".

Mein Hotel war reichlich fragwürdig. Zu ebener Erde war eine Bar, bevölkert von allerhand seefahrendem Volk und Negern, die zu den Klängen eines Orchestrions den zarten Damenflor bewegten. Wer eine Runde an der Theke ausgab, wurde entsprechend gefeiert und von der Damenwelt bevorzugt. In den oberen Stockwerken wurden stundenweise Zimmer vermietet.

Hier war ich richtig. Denn in dieser Atmosphäre konnte ich am schnellsten Bekanntschaften machen, die Namen der ausgehenden Schiffe erfahren und mich über die Heuerbüros informieren.

Die Mädchen mußten einen besonderen Sinn dafür haben, wer noch Geld in der Tasche hatte, denn ehe ich es mich versah, hatte ich ganz ohne mein Zutun eine schön gemalte Freundin. Die wußte fabelhaft Bescheid über alles, was im Hafen vorging. So erfuhr ich denn, daß immer großer Mangel an Seeleuten sei nach den von Minen und U-Booten durch die Hunnen verseuchten Gewässern und daß die Heuersätze im letzten Jahr über das Doppelte gestiegen seien. Auch die Namen der gerade im Hafen liegenden Schiffe, wohin sie auslaufen sollten usw., brachte ich ohne Mühe in Erfahrung, meine neue Freundin war unermüdlich in ihren Erzählungen — und in ihrem Durst.

Am nächsten Morgen sah ich mir erst einmal den ganzen Hafenbetrieb gründlich an, wobei ich den nach Europa bestimmten Schiffen meine besondere Aufmerksamkeit zuwandte. Besonders ein alter norwegischer Kasten, der Dampfer „Storfjeld", hatte es mir angetan. Er sollte am kommenden Morgen mit einer Kornladung nach dem kleinen norwegischen Hafen Skien auslaufen.

Auf dem nächstgelegenen Heuerbüro sah ich mir dann an, wo Leute gebraucht wurden. Nach England und Frankreich hätte ich leicht eine Heuer bekommen können, nach Holland war aber keine Abfahrt vorgemerkt, und mein Dampfer „Storfjeld" schien seine Besatzung vollzählig zu haben. Vielleicht konnte ich jemanden von der

Mannschaft des Norwegers durch Geld veranlassen, abzumustern, um seine Stelle einzunehmen? Das wollte ich jedenfalls versuchen.

Den ganzen Tag über trieb ich mich am Liegeplatz der „Storfjeld" herum und sah den Leuten bei der Übernahme der Ladung zu. Endlich kam ich auch mit einem Matrosen ins Gespräch, der gerade auf dem Pier eine Zigarettenpause eingelegt hatte. Ehe er wieder an die Arbeit ging, hatten wir uns zum Abend an der Astorbar verabredet. Ich hatte meinen Plan fertig: der muß morgen seinen Dampfer versäumen, und ich springe für ihn ein. Meine Freundin würde für ein paar Dollar schon mithelfen.

Alles ging programmäßig. Mein Mann begrüßte mich am Abend, wie wenn sich zwei gute Freunde seit Jahren nicht gesehen hätten. Ich brauchte nicht viel zu fragen, der Alkohol löste dem guten Kerl bald die Zunge, und in seinem Kauderwelsch von schlechtem Seemannsenglisch, gemischt mit dänischen Brocken, erzählte er von seinem Seefahrtsleben. Er machte schon die zweite Reise auf „Storfjeld", schimpfte auf den Kapitän und den ewig betrunkenen Steuermann und verriet mir, daß der alte Kasten schon lange ausrangiert gewesen und erst vor einem halben Jahr wegen des Mangels an Schiffsraum wieder in Dienst gestellt worden sei. Unschwer konnte ich ihn, wenn er in seinem Seemannsgarn einmal abschweifte, immer wieder auf „Storfjeld", die Besatzung,

die Erlebnisse bei den englischen Untersuchungen und alle die Punkte zurückbringen, die für mich wissenswert waren. Meine Freundin hatte es gar nicht nötig, unseren Gast zu animieren, der war schon vor Mitternacht da, wohin ich ihn haben wollte. Ich mußte kräftig mithelfen, um ihn die Treppe hinaufzubringen, als die Herrschaften nun schlafen gehen wollten. Mein Abschiedsgeschenk bestand in einer großen Pulle Schnaps für alle Fälle. Denn vor Mittag des nächsten Tages durfte mein Mann nicht zu sich kommen, dafür mußte meine verflossene Braut sorgen.

Um sechs Uhr morgens begann der Dienst an Bord, da würde sicherlich der Matrose gleich vermißt werden. Um sieben Uhr wurden die Heuerbüros aufgemacht. Wenn bis dahin mein Mann nicht an Bord gekommen war, mußten Kapitän oder Steuermann auf einem Heuerbüro erscheinen, um sich nach einem neuen Mann umzusehen, denn drei Vollmatrosen war das mindeste, womit der Kapitän in See gehen konnte. Ich postierte mich mit meinem Seesack in einiger Entfernung von dem Dampfer, auf dem kurz nach sechs Uhr das Verladen begann. Vergeblich wartete ich aber darauf, daß jemand das Schiff verließe. Ich konnte nur feststellen, daß der Kapitän immer öfter von der Brücke aus das umliegende Hafengelände absuchte. Gegen acht Uhr wurde die vordere Ladeluke geschlossen, also ging es bald los.

Ein Mann näherte sich dem Schiff mit einer Mappe

unter dem Arm. Das ist sicher der Schiffsagent, der dem Kapitän die Verladepapiere bringt. Schon stürzte der Kapitän über den Laufsteg dem Agenten entgegen. Aha, jetzt wird der Fall des fehlenden Matrosen besprochen. Die beiden gestikulierten ziemlich erregt, wobei sie mehrmals ihre Uhren zogen. Sicher will der Agent, daß abgefahren wird, während der Kapitän noch auf seinen Mann warten möchte. Ich war schon drauf und dran, zu den beiden hinzugehen, um anzufragen, ob sie noch einen Matrosen gebrauchen könnten. Da packte der Agent den Kapitän am Arm, und beide zogen los. Ich folgte in dem nötigen Abstand.

Jetzt entwickelte sich alles so, wie ich es vorhergesehen hatte. Die beiden steuerten auf das nächste Heuerbüro los, in das ich kurze Zeit nach ihnen eintrat. Dem Heuerbas wurde gerade vom Kapitän der Fall von dem nicht an Bord zurückgekehrten Matrosen erzählt, und der Agent ergänzte die Erzählung, daß es unmöglich sei, zu warten, bis der verdammte Kerl seinen Rausch ausgeschlafen habe. Ob der Heuerbas nicht sofort einen Matrosen beschaffen könne? Der bedauerte, augenblicklich keine Leute auf Lager zu haben. Seeleute seien jetzt überhaupt sehr rar und für Fahrten nach England und Frankreich wegen der deutschen U-Boote und Minengefahr so gut wie überhaupt nicht mehr zu bekommen.

Ich stand teilnahmlos im Warteraum herum und kümmerte mich nicht im geringsten um diese Unterhaltung. Nur als mir die Verhandlungen der drei zu lange dauerten, trat ich an den Schalter und fragte, ob der Bas keinen „job" für einen „able seaman" nach Südamerika habe. Da hatten mich schon der Kapitän und der Schiffsagent beim Wickel.

„Du kannst gleich bei mir anheuern."

„Wohin fahren Sie denn?"

„Nach Norwegen."

„Da gehe ich nicht an Bord, ich habe keine Lust, zu versaufen. Ich will lieber nach Südamerika."

„Du bekommst zwanzig Dollar im Monat."

„Zwanzig Dollar nach Norwegen?" Ich mußte lachen. „Zwanzig kriege ich schon für Rio und zurück."

Schließlich bot der Kapitän fünfunddreißig Dollar für die Fahrt von Baltimore über England nach Skien, und da siegte meine Geldgier über meine Angst vor den Hunnen! Ich verpflichtete mich bei dieser guten Heuer gleich für einen „round-trip", also von Norwegen auch wieder zurück nach Amerika. Das konnte mir sicher in England von Vorteil sein. Dann unterschrieb ich meinen Heuervertrag, und Jean Epars hatte als „able seaman" auf Dampfer „Storfjeld" angeheuert.

Sicher war dem Kapitän ein Stein vom Herzen gefallen, daß er so schnell zu einem tüchtigen Seemann gekommen war, sonst hätte er die unverschämte Forderung des Heuerbas für seine Vermittlung nicht ohne Widerspruch erfüllt und sich seinen neuen Vollmatrosen

auch etwas näher angesehen. Ich war auch erleichtert, daß alles so glatt gegangen war. Wenn jetzt nur mein Vorgänger auch schön programmäßig seinen Rausch in den Armen meiner „Verflossenen" ausschlief!

Kaum konnte ich Kapitän und Schiffsagent folgen, so eilig hatten sie es, wieder an Bord zu kommen. Viel gefackelt wurde nicht an Bord. Noch mußten achtern ein paar hundert Kornsäcke verstaut werden, und der Steuermann hatte zur Beschleunigung das Deckspersonal mit angesetzt, da nicht genügend Stauleute vorhanden waren. Ich schmiß meinen Seesack ins Mannschaftslogis, zog mich gar nicht erst um, sondern nur schnell Rock und Hemd aus und mit zugefaßt. Mir zitterten die Knie, und ich drohte fast zusammenzubrechen, als ich die schweren Säcke auf der wippenden Planke an Bord schleppte. Ich arbeitete wie ein Tier, denn je schneller wir fertig wurden, desto eher gingen wir in See, und jeden Augenblick konnte ja der „weggelaufene" Matrose vielleicht doch noch wiederkommen.

Endlich, kurz vor neun Uhr, wurden die Laufplanken eingezogen, und wir warfen los. Langsam kam das Schiff von der Kaimauer frei, und während ich das achtere Ladeluk abdeckte, mußte ich immer wieder nach dem Pier hinschielen, ob nicht doch noch jemand angelaufen käme — bis man keine Einzelheiten mehr erkennen konnte.

Gott sei Dank, das war klar gegangen!

Wie ich den britischen Spürhunden entrann

Storfjeld" war tatsächlich ein alter Kasten, auf dem ein anständiger Seemann nicht mehr fahren konnte. Auf Kraft gaben die Maschinen kaum noch acht Seemeilen her. Ich konnte also für die Fahrt bis Norwegen mit dem vorgesehenen Aufenthalt in England fast einen Monat rechnen.

Es galt nun, während dieser ganzen Zeit durch nichts zu verraten, daß ich keineswegs Berufsseemann war. Wie schwer das ist, davon hat nur der einen richtigen Begriff, der selbst einmal mit den Verhältnissen auf solch einem Handelsschiff vertraut geworden ist.

Schon in New York hatte ich mir das alles klargemacht und, so gut es eben ging, meine neue Rolle einstudiert. Ich bat den deutschen Herrn, mit dem ich zusammen wohnte, nur Englisch mit mir zu sprechen; unvermutet fragte er mich manchmal etwas in deutscher Sprache, und anfangs antwortete ich ihm regelmäßig auf deutsch. Das mußte ich mir abgewöhnen, denn ich wußte, daß die Engländer zuweilen diesen Trick mit viel Erfolg angewandt und schon öfters Deutsche, die die Untersuchung bereits hinter

sich hatten, auf diese Weise noch im letzten Augenblick entlarvt haben.

Von Gibraltar hatte ich in dieser Hinsicht eine lehrreiche Geschichte gehört. Mehrere Deutsche hatten, teils als Kohlentrimmer und Heizer, teils als Passagiere, versucht, durch Gibraltar über Italien und die Schweiz nach Deutschland zu kommen. Italien befand sich damals noch nicht mit uns im Kriegszustand. Die meisten hatten auch die Untersuchung in Gibraltar glatt bestanden, und schon fuhr die englische Kommission wieder an Land. Plötzlich klopfte den sich schon in Sicherheit Wähnenden jemand auf die Schulter und flüsterte ihnen in unverfälschtem Hamburgisch zu: „Na, alter Junge, da haste ja noch mal Schwein gehabt!" Was ist natürlicher, als daß man in seiner Freude dem vermeintlichen Landsmann auf deutsch antwortet, und damit ist man eben in die Falle gegangen.

Eine zweite Finte der Engländer ist die: Man wird mitten in der Nacht plötzlich aus dem Schlaf gerüttelt. Was liegt da, schlaftrunken wie man ist, näher als die Frage: „Was ist los?" oder ein unwilliges: „Laß mich in Ruh!"

Aber damit sollten mich die Engländer nicht fangen!

Ich habe mich während der zehn Tage in New York von meinem Kameraden jede Nacht, manchmal zwei- oder dreimal, wecken lassen und antwortete bald ganz automatisch nur noch mit einem: „Damned!" Dieser

Ausdruck brachte mir immer gleich meine Lage zum Bewußtsein, so daß ich dagegen geschützt war, etwa noch deutsche Worte hinzuzufügen.

Auch mit meinem äußeren Menschen mußten noch verschiedene Veränderungen vorgenommen werden. Meine Hände, die an so harte Arbeit nicht gewöhnt waren, hätten mich natürlich sofort verraten. Aber dem war bald abgeholfen; ich brachte mir an mehreren Stellen der Finger kleine Verletzungen bei und hielt dann die Hände in Petroleum, in dem vorher rostige Eisenstücke gelegen hatten. Die Finger schwollen natürlich sofort an, und der Rost setzte sich in den Ritzen der Haut fest. Dies Verfahren wirkte vorzüglich. Nach wenigen Tagen schon hatte ich eine richtige Seemannsfaust. Als Junge hatte ich mein Fahrrad immer selbst zu putzen; jedesmal aber, wenn ich die rostigen Ketten in Petroleum abgewaschen hatte, war es meinen Fingern noch mehrere Tage lang anzusehen. Die Erinnerung daran hatte mich auf den Gedanken gebracht, das beschriebene Verfahren anzuwenden.

Auch mein Gebiß paßte schlecht zu einem Matrosen. Früher hatte ich einmal durch einen Sturz mit meinem Flugzeug einen Vorderzahn eingebüßt, der mir durch einen goldgefaßten Stiftzahn ersetzt worden war. Der mußte natürlich entfernt werden. Kurzerhand schlug ich ihn mir aus. Die Zahnlücke machte sich recht gut; sie schien von einer kürzlich überstandenen Rauferei herzu-

rühren. Verschiedene Backenzähne waren mit Goldkronen überkapselt, die mehr nach vorn gelegenen konnte man beim Sprechen leicht sehen; ich riß die goldenen Kronen ab. Die weiter rückwärts liegenden schmierte ich mit Teer ein. Brr, das schmeckte! Haare und Augenbrauen wurden tüchtig mit Fett eingerieben, das zuvor mit Kohlenstaub gemischt war.

So war mein Aussehen berufsmäßig in Ordnung gebracht, die Täuschung so leicht nicht zu erkennen.

Natürlich hatte ich nur amerikanische Kleidungsstücke, da ich wußte, daß einem Hosenknopf der Firma Adam in Berlin ein deutscher Reserveoffizier seinen jetzigen Aufenthalt in einem englischen Gefangenenlager zu danken hatte.

Irgendwo fand ich die etwas altmodische Fotografie einer bejahrten Frau. Die Aufnahme stammte aus „Genève". Das Bild wurde sachgemäß zerknittert und beschmutzt, trägt doch jeder Seemann Andenken dieser Art bei sich, die natürlich im Laufe der Zeit die Spuren davon in hinreichender Deutlichkeit aufweisen. Das war meine Mutter.

Das Slang der englischen Seeleute hatte ich mir nach meinen Vorstudien in Schanghai in Hoboken rasch angewöhnt.

Schließlich galt es nur noch, an Bord bei den teilweise recht schwierigen seemännischen Arbeiten nicht aufzufallen.

So schwer wie in diesen langen vier Wochen habe ich in meinem Leben noch nicht geschafft.

Das seemännische Personal bestand nur aus drei Vollmatrosen und drei Jungens, und auf solch einem über dreitausend Tonnen großen Handelsdampfer gibt es unheimlich viel zu tun. Wir drei Vollmatrosen teilten uns in den Dienst des Rudergängers, dem das Steuern des Schiffs obliegt. Wir gingen in drei Wachen zu je sechs Stunden; während der Freiwache aber mußten wir noch sämtliche seemännischen Arbeiten ausführen. Jeden Morgen um sechs Uhr wurde „Rein Schiff" gemacht, und völlig durchnäßt ging man nach Beendigung des Deckspülens zu einer anderen Arbeit über. Da hieß es: Farbe waschen, Rost picken, Bilge reinigen, neue Stahltrossen spleißen, malen, Raum aufklaren: alles Arbeiten, die mir zu Anfang recht sauer wurden.

Nicht lange nach unserer Abfahrt kam ein solcher Sturm auf, daß wir zwei Tage beigedreht liegen mußten. Jetzt wurde die Sache noch schlimmer. Man konnte bei den dauernd überkommenden schweren Seen nur mit Lebensgefahr über Deck gehen. Wir Matrosen waren am Bug des Schiffs, wo man das heftige Stampfen und Schlingern am stärksten verspürte, in einem engen Raum untergebracht. An ein Schlafen war natürlich nicht zu denken, da man immer aus der Koje geschleudert wurde. Die Luft in diesem Loch war fürchterlich; denn die Bullaugen und die Tür mußten natürlich fest ver-

schlossen bleiben, sonst wären wir in unserer Koje noch ersoffen.

Das Essen mußten wir aus der Kombüse holen, die mittschiffs lag. Täglich gab es morgens und abends Kaffee und Brot, mittags an allen Werktagen Klippfisch und Kartoffeln. Wie sollte man aber bei diesem Wetter das Essen von der Kombüse nach vorn bringen? Wenn es endlich doch einem glückte, dann schwammen Kartoffeln und Fisch in frischem Salzwasser.

Mit dem Essen war es überhaupt so eine Sache. Ich hatte in der ersten Zeit einen solchen Ekel vor den Gepflogenheiten meiner Gesellschaft, daß ich kaum etwas genießen konnte. Der Kaffee wurde aus einer Kanne getrunken, die der Reihe nach herumgereicht wurde, und jeder nahm einen Schluck direkt aus ihr, so oft die Reihe an ihn kam. Und dabei war den Kerlen doch allen die Einrichtung der Zahnbürste gänzlich unbekannt! Die Kartoffeln holte man sich mit seinem Messer aus der Schüssel. Am widerlichsten war das Klippfischgericht. In einer Blechbüchse, die früher einmal Navy-Cut-Zigaretten enthalten hatte, wurde Margarine geschmolzen, in die jeder sein Stück Fisch mit den Fingern einstippte. Und wie sahen diese Finger aus! Die Sonntage unterbrachen die Gleichförmigkeit unserer Mahlzeiten. Da gab es was ganz Feines: eine Suppe mit Reis, Rosinen und Dörrobst.

Unter uns Matrosen war ein Finne. Er schlief über

mir, und bald hatte ich mich mit ihm angefreundet. In Baltimore war er vom Kapitän an Land geschickt worden zu einem Arzt, weil er stark hustete und immer Blut spuckte. Der Arzt verschrieb ihm eine große Flasche Arznei, von der er täglich einige Löffel nehmen sollte. Eines Abends brachte er die noch unberührte Flasche zum Vorschein, entkorkte sie und beschnüffelte das Zeug. Der Geruch mußte ihm sehr zusagen, denn er nahm gleich einen tüchtigen Schluck und erklärte dann in seinem gebrochenen Englisch: „Like Whisky" („wie Whisky"). Die Flasche wurde herumgereicht, und jeder trank. Als die Reihe an mich kam, mußte ich natürlich ebenfalls kosten. So bekam ich auch einmal Medizin gegen Blutspucken. Selbstverständlich wurde die ganze Flasche sogleich gänzlich ausgetrunken.

Dieser Finne war überhaupt eine Nummer für sich. Von großer Gutmütigkeit, hat er mir oft eine Arbeit abgenommen, die mir gar nicht von der Hand gehen wollte. In sämtlichen Taschen und in der Mütze hatte er neben schmierigen Twistlappen, Kerzenstümpfen, Schwefelhölzchen und rostigen Nägeln auch eine Sammlung von Zigarettenstummeln. Und öfters machte er mir einen besonders großen Stummel zum Geschenk; ich rauchte ihn, freilich mit recht gemischten Gefühlen.

Abends erzählte er mir in einem Gemisch von Russisch, Spanisch, Englisch und Französisch von seinen früheren Fahrten. Obwohl er seit zehn Jahren zur See

fuhr, besaß er keinen Pfennig. Er hatte eine Leidenschaft für aparte Kleider, wie sie die feinen Leute tragen. In jedem Hafen erstand er sich für seine ganze Löhnung irgend so ein Kleidungsstück. So hatte er sich im Februar in Baltimore einen gelben Khakianzug, einen Strohhut und einen Gummimantel zugelegt. Am Sonntag wurden nun diese Herrlichkeiten, die die Woche unter der Matratze geruht hatten, hervorgeholt, und jeder durfte das Zeug einmal anprobieren. Der kindliche Finne, der weder lesen noch schreiben konnte, stolzierte dann in seinem neuen Staat umher und versuchte die großen Herren nachzuahmen. Der Strohhut war von den vielen Fingerabdrücken natürlich gar bald schwarz geworden, und eines Tages hatten ihn die Ratten zernagt. In dem Gummimantel hatte er seinen Kautabak verstaut; der war naß geworden, und jetzt liefen große gelbe Streifen über den einst so schönen braunen Mantel. Am schlimmsten erging es dem Khakianzug, über den sich die Kaffeebrühe ergoß. Das machte dem Finnen aber weiter keine Sorgen. Bis wir zum nächsten Hafen kamen, hatte er neue fünfundzwanzig Dollar verdient, und dafür konnte man sich schon wieder einen neuen Staat kaufen. Das nächste Mal vielleicht einen Anzug mit blanken Knöpfen und goldenem Kragen, wie ihn die Liftboys der vornehmen Hotels tragen!

Unsere seemännische Besatzung, die außer dem Finnen und mir noch aus zwei Norwegern und zwei

Dänen bestand, war überhaupt recht gutmütig, und wir vertrugen uns alle und halfen uns bei der schweren Arbeit, soweit das möglich war. Mit dem Heizerpersonal lebten wir allerdings, wie das bei den meisten Handelsschiffen üblich sein soll, ständig auf dem Kriegsfuß. Unter den Heizern war ein alter Engländer, der das technische Personal in dieser Richtung beeinflußte. Vor diesem Mann mußte ich auf der Hut sein. Aber gottlob hatten wir wenig mit den Heizern zu tun, die in einem getrennten Logis untergebracht waren und die wenigen Freistunden ebenso wie wir dringend zum Schlafen benötigten.

Dem ersten Sturm folgte bald ein zweiter, bei dem wir nicht so glimpflich davonkamen wie das erstemal. Unser alter Kasten nahm immer mehr Wasser über und bekam schließlich Schlagseite, da das lose im vorderen Laderaum verstaute Korn anscheinend die Zwischenwände eingedrückt hatte, wodurch die Ladung „übergegangen" war, d. h. sich nach einer Schiffswand zu verschoben hatte. Das Schiff gehorchte bei der Schräglage jetzt nur noch unvollkommen dem Steuer, die Rettungsboote der einen Seite wurden weggeschlagen, und die Lage wurde kritisch. Da wir andauernd Wasser übernahmen, konnte ein Ladeluk nicht geöffnet werden. Wir mußten aber versuchen, wenigstens einen Teil der Ladung im Achterschiff, die aus Stückgut und Säcken bestand, von der tiefer liegenden Backbordseite nach Steuerbord umzutrimmen, um die Krängung im Schiff etwas zu vermindern.

Durch den Entlüftungsschacht an der hochliegenden Steuerbordseite ließ man jede verfügbare Arbeitskraft an einem Strick in den achteren Laderaum hinunter. Die Luft war zum Schneiden dick, und bei dem stampfenden und rollenden Schiff sollten nun die schweren Lasten umgetrimmt werden. Daß wir nicht alle da unten zu Brei zerquetscht wurden, ist mir heute noch ein Rätsel. Denn kaum hatte man im trüben Schein einer Ölfunsel mit Stricken und Stemmeisen ein Stück angehoben, da holte der Kasten über und schmiß alles durcheinander.

Sechsunddreißig Stunden rangen wir da unten um unser Leben und leisteten eine Arbeit, die man wirklich schon als übermenschlich bezeichnen kann.

Endlich legte sich der Sturm, und langsam richtete sich das Schiff etwas auf, so daß das achtere Luk ein wenig geöffnet werden konnte. Jetzt war die Arbeit unter Zuhilfenahme des Ladebaums bald geschafft, aber wir waren auch alle übel zugerichtet und völlig erschöpft. Ein Junge hatte den Fuß gebrochen, ein Heizer eine bösartige Brustquetschung. Aber was wollte das besagen gegenüber der Gefahr, in der wir alle geschwebt hatten.

Doch auch dieses Ereignis hatte für mich wieder ein Gutes: die Besatzung hatte gesehen, daß auch ich zufassen konnte und selbst hinter dem Kräftigsten nicht zurückstand. Jetzt würden die Leute mich auch in England nicht im Stich lassen, wenn ich da ihre Hilfe brauchen sollte.

Durch einen Zufall — wir unterhielten uns abends

manchmal über den Krieg und die Deutschen — erfuhr ich, daß der Kapitän auf einer der früheren Reisen einen Deutschen als Küchenjungen an Bord hatte, der von S. M. S. Dresden sein sollte. Das kam mir sehr gelegen. Schon lange hatte ich überlegt, wie ich den Kapitän für mich gewinnen könnte. Eingeweiht mußte er unbedingt werden, bevor wir nach England kamen; da ich als einzig Neuer an Bord angemustert hatte, würde ich, auch schon in Ermangelung meiner Schiffspapiere, sicher von den Engländern mit an Land genommen, bis ich mich genau ausgewiesen hatte. Dem Kapitän konnte das nur recht sein; denn von England bis Norwegen kam er schließlich auch ohne mich, und so steckte er noch meine Löhnung in die eigene Tasche. Gab er aber bei den Engländern an, mich von früher her zu kennen und ohne mich seine Reise nicht fortsetzen zu können, so ließen sie mich wahrscheinlich laufen. Jetzt hatte ich ein Mittel in der Hand, um vom Kapitän alles zu erreichen oder zu erpressen, wie es eben gehen wollte.

Ich ging zu ihm in seine Kajüte und wir hatten folgende Unterredung:

„Kapitän, ich bin ein Deutscher!"

„Dann wirst du in England gefangengesetzt!"

„Nein, das werde ich nicht, denn Sie werden mir helfen!"

„Ich denke gar nicht daran und lasse mich nicht bestechen!"

„Sie werden mir auch ohne Bestechen helfen!"

„Ich habe gar keine Lust, selbst eingesperrt zu werden und mein Schiff zu verlieren. Geh an deine Arbeit! In England wirst du schon sehen!"

„Gut, Kapitän, ich werde dann den Engländern erzählen, daß Sie auf der vorletzten Reise einen deutschen Offizier mit herübergebracht haben!"

„Das ist nicht wahr!"

„So? Vergessen Sie nicht, daß Zeugen an Bord sind!"

„Es ist schon wahr, aber ich habe nicht gewußt, daß es ein Deutscher war; das habe ich erst in Norwegen erfahren!"

„Das werden Ihnen die Engländer gerade glauben. Ich werde jedenfalls erzählen, er hätte Ihnen schon in Baltimore für die Überfahrt Geld gegeben, dann werden Sie eingesperrt, Sie verlieren Ihr Schiff, und Ihre Reederei kommt auf die Schwarze Liste."

Wütend stürzte er auf mich zu, um mich zu Boden zu schlagen. Ich wich ihm aus und fragte nochmals:

„Kapitän, wollen Sie mir jetzt helfen?"

Was blieb ihm übrig? Er mußte. Wir vereinbarten, er solle mich in England als einzigen Neuangemusterten angeben und gleichzeitig hinzufügen, ich sei ein sehr tüchtiger Seemann, den er von früher her schon kenne. Er könne ohne mich seine Reise nach Norwegen nicht fortsetzen und bitte daher, die Feststellung meiner

Personalien so zu beschleunigen, daß ich an Bord bleiben könne. Ich versprach ihm dafür, ihn auf keinen Fall zu verraten. Er machte mich noch darauf aufmerksam, daß man mich höchstwahrscheinlich, trotz meiner Bitte, doch mit an Land nehmen würde, so lange, bis mich meine Angehörigen oder meine Regierung ausgewiesen hätten.

Aber damit hatte ich ja schon in New York gerechnet und Lebenslauf und Paß dementsprechend abgefaßt. Ich dachte mir die Sache so: Würde ich in England von Bord genommen und in ein Zivilgefangenenlager gebracht, so wollte ich mich in den ersten Wochen weigern, Angaben über meine Person zu machen. Dann wollte ich dem Lagerkommandanten erzählen, die Sache hier sei mir zu langweilig, und er solle bei meinem Vater, dem Pastor Epars in Bercher, Kanton Vaux, nachforschen, ob ihm nicht im Jahre 1906 sein sechzehnjähriger Sohn Jean entlaufen sei. Ferner solle er nach irgendwelchen Erkennungszeichen dieses Jean fragen.

Ich schrieb an meine Schwester in Deutschland einen Brief, in dem ich ihr mitteilte, sie solle sich sofort telegrafisch Einreise-Erlaubnis nach der französischen Schweiz besorgen und dann zu Pastor Epars nach Bercher fahren. Diesem solle sie erzählen, daß ich unter dem Namen Jean Epars als sein Sohn in England als Zivilgefangener säße und dort angegeben hätte, ich sei als sechzehnjähriger Junge im Jahre 1906 von Hause entflohen und treibe mich seitdem als Seemann in der Welt

herum. Als besondere Kennzeichen hätte ich in England eine Narbe über der rechten Stirnhälfte angegeben. Sobald von den Engländern bei ihm meinetwegen angefragt würde, solle er entsprechend antworten.

Ich konnte sicher sein, daß der gütige, deutschfreundliche Pfarrer meiner Schwester diese Bitte nicht abschlagen würde. Jetzt galt es nur noch, diesen Brief sicher an meine Schwester zu befördern. Dem Kapitän traute ich nicht recht, der konnte sich für meine Erpressung vielleicht doch noch rächen wollen. Also mußte ein Matrose eingeweiht werden. Der junge Däne Olsen hatte bei unseren Gesprächen über den Krieg immer die großartigen Leistungen der Deutschen bewundert und mir — ich galt ja an Bord nicht als Schweizer, sondern als Franzose — des öfteren versichert, daß wir Franzosen doch noch von den Deutschen aufgefressen würden. Der Mann schien am zuverlässigsten. Er benahm sich einfach famos, als ich ihn einweihte. Den Brief wolle er sicher befördern, darauf könne ich mich ganz bestimmt verlassen. Ich schenkte ihm zehn Dollar, bat um seine Adresse und versprach ihm für prompte Erledigung des Auftrags weitere fünfzig. Ich konnte sicher sein, daß er für eine so hohe Summe, die er sonst in zwei Monaten kaum verdiente, mir gern den Gefallen tat.

Weiter verabredete ich noch folgendes mit ihm:

Es war sehr leicht möglich, daß mich die Engländer während der ersten Tage im Hafen gefangensetzten, und

vielleicht bot sich eine Gelegenheit, zu entspringen. Dann wollte ich nachts an Bord schwimmen. Der Matrose versprach, die Nacht über an Deck zu bleiben und auf mich zu warten. Im Wellentunnel des Schiffs lösten wir eine Flurplatte. Wir legten eine paar Säcke und eine alte Decke in den niedrigen Zwischenraum darunter, daneben ein kleines Faß Wasser und zwei Brote. Hier wollte er mich dann verstecken, die abgenommene Platte wieder festschrauben und einiges Stückgut darüber lagern. In spätestens vier Tagen waren wir ja in Norwegen, und so lange würde ich es da drunten in dem wenn auch engen und finsteren Loch aushalten. Ich wiederholte ihm mehrmals, daß er um Gotteswillen in Norwegen nicht vergessen solle, mich zu befreien; sonst war ich da drunten einfach lebendig begraben.

Mit viel mehr Zuversicht ging es jetzt England entgegen.

Hegte ich doch immer noch eine dumme, kindliche Hoffnung. In Amerika hatte man so viel von unseren U-Booten geschrieben, daß ich annehmen mußte, die Gewässer um England wimmelten nur so davon. Und wir krochen ja förmlich über den Ozean mit unseren acht Seemeilen, da konnten wir ihnen doch eigentlich gar nicht entgehen. Ich sah im Geiste schon richtig, wie das zuging: Da taucht plötzlich so ein U-Boot auf und hält uns mit einem Schuß vor den Bug an. Dann müssen wir ein Boot zu Wasser lassen und unseren Kapitän mit den

Schiffspapieren hinüberrudern, und daß ich da bei der Bootsbesatzung sein würde, dafür wollte ich schon sorgen. Was mußten die braven U-Boots-Leute für Augen machen, wenn ich bei ihnen an Deck sprang, um mich aus der Gefangenschaft zurückzumelden. Aber kein U-Boot wollte sich sehen lassen, so sehr ich es auch herbeiwünschte.

Schon zwei Tage vor der Küste trafen wir die ersten englischen Wachtschiffe. Eines kam längsseits und befahl uns, den Hafen von Kirkwall anzulaufen. Dann begleitete es uns einige Stunden und gab uns schließlich an ein anderes Wachtfahrzeug ab. Dies Manöver wiederholte sich alle vier bis fünf Stunden. Endlich kam die Küste in Sicht. Ein kleiner Kreuzer hielt auf uns zu, signalisierte mit dem uns begleitenden Wachtschiff, und dann bekamen wir den Befehl, nicht Kirkwall auf den Orkneyinseln, sondern Stornoway auf den Hebriden anzulaufen.

Vor dem Hafen mußten wir warten, bis ein Lotsendampfer längsseits kam, der gleichzeitig die englische Untersuchungskommission mitbrachte. Ich warf das Seefallreep über Bord, war den englischen Seeoffizieren behilflich, an Deck zu steigen, und brachte sie in die Kajüte des Kapitäns, wo sie sich gleich an die Durchsicht der Schiffs- und Ladungspapiere machten.

Als ich nach vorn in unseren Raum kam, sah ich, daß dieser schon peinlichst von englischen Matrosen durchsucht wurde. Wir mußten alle bei dieser Untersuchung zugegen sein. Unter meiner Matratze fanden sie einen amerikanischen Anzug, Mantel und Hut. Dies fiel weiter nicht auf, da ja auch die übrigen Matrosen ihre Kleider unter der Matratze der Koje verstaut hatten.

Dann erkundigten sie sich nach dem Verlauf der Überfahrt und boten uns Zigaretten an. Während der Unterredung fragten sie ganz unauffällig, ob vielleicht ein Deutscher unter der Besatzung oder sonst an Bord sei. Wir verneinten dies alle und fragten sie, da wir über drei Wochen in See gewesen waren, nach den letzten Kriegsereignissen. Sie erzählten uns, die Deutschen hätten mehrere große Schlachten verloren, und der Krieg sei wahrscheinlich bald zu Ende.

Dann machten sie sich an die Untersuchung der übrigen Schiffsräume.

Inzwischen hatten die Offiziere in der Kajüte die Papiere geprüft und erklärten, wir könnten wahrscheinlich schon nach zwei Tagen unsere Fahrt fortsetzen. Es wurde jetzt die ganze Besatzung vor der Kajüte versammelt und zur Durchsicht der Mannschaftspapiere geschritten. Außer mir hatten alle von englischen Behörden schon einmal visierte Pässe. Die anderen wurden einzeln in die Kajüte gerufen, Fotografien und Fingerabdrücke wurden verglichen, und nach einer Stunde war die ganze Besatzung geprüft.

Als letzter kam ich jetzt an die Reihe.

Ein englischer Seeoffizier betrachtete gerade, als ich

eintrat, meinen Paß durch die Lupe. Ein zweiter begann sofort das Verhör mit mir.

„Sie sind Franzose?"

„Ja!"

„Wie lange fahren Sie schon zur See?"

„Seit meinem sechzehnten Lebensjahr."

„Wo sind Ihre früheren Schiffspapiere?"

„Die habe ich zum Teil verloren, zum Teil verkauft."

„Sie wissen, daß es verboten ist, seine Schiffspapiere weiterzuverkaufen?"

„Jawohl, aber ich brauchte Geld!"

„Sie müssen aber doch noch Ihre Heuerpapiere von Ihrer letzten Fahrt besitzen."

„Ich habe seit vier Jahren nicht gefahren."

„Wo waren Sie während dieser Zeit, und was haben Sie getrieben?"

„Ich war in Bogotà in Südamerika und habe dort in einer Automobilwerkstatt gearbeitet. Später war ich in Barranquilla Schofför."

„Da können Sie also Auto fahren?"

„Natürlich kann ich das!"

„Warum fahren Sie jetzt wieder zur See?"

„Weil man an Land nicht mehr genug verdient."

„Als Schofför verdienen Sie doch gerade genug."

„Fahren Sie doch mal selbst als Schofför und leben Sie von zwölf Dollar im Monat! Mir war das nicht genug. Jetzt bekomme ich fünfunddreißig!"

Unvermutet sagte plötzlich jemand hinter meinem Rücken auf deutsch: „Wo sind Sie denn geboren?" Ich tat, als hätte ich nichts gehört. Der Engländer, der soeben diese Frage an mich gestellt hatte, tippte mich auf die Schulter und fuhr auf deutsch fort: „Sie, ich spreche mit Ihnen!" Langsam drehte ich mich um, schaute ihn mit einem möglichst verständnislosen Gesicht an und sagte:

„I don't understand you, Sir."

(„Ich kann Sie nicht verstehen.")

Nun fragte er mich auf französisch, wo ich geboren sei. Ich merkte an seiner Aussprache: der kann mich auf französisch nicht hineinlegen, der kann ja weniger als ich! Ich gab ihm Auskunft und wurde jetzt, wie ich es vorausgesehen hatte, über Bercher und Umgebung ausgefragt. Nach längerer Unterhaltung wandte sich der Engländer an den Offizier, der inzwischen mit der Untersuchung meines Passes fertig geworden war, und sagte ihm leise: „He is all right, I think. Shall we take him ashore?" („Ich glaube, es ist alles in Ordnung mit ihm. Sollen wir ihn mit an Land nehmen?") Obwohl diese Worte nicht für meine Ohren bestimmt waren, fiel ich ihm gleich in die Rede und fragte, wieviel man an Land verdienen könne. Mir gefiele es doch nicht mehr an Bord, und wenn ich gut bezahlt würde, ginge ich ganz gern mit an Land. Das schien den strengen Herren den letzten Zweifel an der Richtigkeit meiner Angaben zu nehmen.

Sie gaben mir meinen Paß zurück und ließen mich gehen. Ich stieg gerade die Treppe hinunter, als mir auf deutsch nachgerufen wurde: „Halt, Sie haben noch etwas vergessen!" Ruhig lief ich weiter.

Damit fangt ihr mich nicht!

Bevor die Kommission, die unsere Schiffspapiere mit an Land nahm, wieder abfuhr, wurde uns allen verboten, das Schiff zu verlassen. Wir ankerten im Hafen neben einem schwedischen Segler.

Ich habe in dieser ganzen Nacht kein Auge geschlossen. Gegen zwei Uhr — die anderen schliefen alle ganz fest — öffnete sich die Tür, und ein Engländer weckte den Finnen. Dann versuchte er, mich wachzurütteln. Ich ließ ihn erst lange schütteln, bis ich verschlafen die Augen öffnete und „Damned! Stop it!" („Zum Teufel! Laß das!") sagte. Er ließ mich in Ruhe, ich drehte mich auf die andere Seite, und bald schien ich wieder fest eingeschlafen zu sein. Nun wurden die anderen der Reihe nach ebenso wie ich geweckt. Fast hätte ich laut gelacht, als der Engländer von einem, den er wohl gar zu sehr gerüttelt hatte, einen kräftigen Tritt bekam. Wie ich ihm das gönnte!

Am Abend des nächsten Tages kam die Kommission wieder an Bord und brachte die Ladungspapiere mit zurück. Ich putzte gerade das Messing der Kajütenfenster und hörte, wie dem Kapitän eröffnet wurde, daß wir noch diese Nacht auslaufen könnten.

Als die Kommission wieder von Bord ging, sah ich

mich vorsichtig um, ob nicht jemand zurückgeblieben war. Bei mir sollte der englische Schurke aus Hamburg „kein Schwein" haben!

Wir signalisierten um einen Lotsen und lichteten gleich die Anker, als dieser an Bord gekommen war. Ich hatte um zwölf Uhr nachts Wache, und gerade, als ich ablöste, ging der Lotse von Bord. Doch auch jetzt noch blieb ich auf der Hut, denn wer konnte wissen, ob die Engländer nicht noch einen anderen Trick vorhatten?

Erst als der letzte Schein des Leuchtfeuers von Stornoway verschwand, fühlte ich mich sicherer. Aber einen Freudentanz aufzuführen, schien mir immer noch verfrüht. Auch hätte ich keine Zeit dazu gehabt; denn ich mußte scharf am Steuer aufpassen. Es herrschte hier reger Schiffsverkehr, und die dummen Wachtfahrzeuge hatten abgeblendet. Zwei Tage waren wir schon unterwegs, und noch immer begegneten wir englischen Wachtschiffen.

Endlich lag auch das letzte hinter uns. Und am nächsten Tag sollten wir nach Norwegen kommen.

Nach Hause

Voll Spannung zog ich auf Wache. Noch war es zu dunkel, um die norwegische Küste zu erkennen. Der Karte nach konnten wir aber nur noch einige zwanzig Seemeilen von Land ab sein. Endlich kam das Feuer von Kristiansand in Sicht. Bald sah man auch die schneebedeckten steilen Felsen der Küste. Nur noch wenige Stunden, dann kamen wir in den Skienfjord. Um elf Uhr morgens machten wir an einem Getreide-Aufzug in Skien fest.

Am liebsten wäre ich gleich spornstreichs davongelaufen. Doch in meinem Aufzug hätte man mich ja verhaftet. Ich ging deshalb zum Kapitän und bat, an Land gehen zu dürfen. Erst sollte ich noch den Schnee von den Ladelucks schaufeln und klarmachen zum Ausladen. Vor Wut traten mir die Tränen in die Augen. Aber was wollte ich machen? Ich hatte mich nach Amerika zurück verpflichtet, und wenn der Kapitän gemein war, so konnte er mich überhaupt an Bord festhalten. Einfach weglaufen ging jetzt noch nicht.

So schaufelte ich denn Schnee, bis ich nicht mehr konnte. Dann riß ich mein Ladeluck auf, stürzte

wieder zum Kapitän und sagte, daß meine Arbeit beendet sei.

„Heute ist Samstag, und vor Montag können Sie nicht abmustern, da am Samstag und Sonntag die Büros der Reedereien geschlossen sind."

Ich merkte, daß es ihm nur um mein Geld zu tun war, aber das ließ ich ihm ja mit Freuden.

„Gut, Captain, ich will gar nicht abmustern, ich laufe einfach weg."

Damit erklärte er sich endlich einverstanden.

Ich holte mir einen Eimer heißes Wasser, Seife und Soda, und es begann das große Reinemachen. Donnerwetter, war das ein Dreck! Dann holte ich meinen guten Anzug, Hut und Mantel unter der Matratze hervor und verabschiedete mich von meinen Kameraden, die ob meines veränderten Aussehens nicht wenig erstaunt waren. Auf der letzten Treppe des Laufstegs drehte ich mich noch einmal um und rief ihnen zu:

„I'm not French, I'm a German officer!" („Ich bin kein Franzose, ich bin ein deutscher Offizier!")

Die Freude konnte ich mir doch nicht versagen, den Kerlen zu zeigen, daß ein deutscher Seeoffizier auch als Vollmatrose zu fahren versteht. Gern hätte ich's der ganzen Welt zugerufen, so glücklich war ich. Nach fast einem Jahr seit meiner Gefangennahme war ich wieder frei. Und was hatte ich in dieser Zeit nicht alles erlebt!

Der Matrose, der Mitwisser meines Geheimnisses

geworden war, hatte sich dienstfrei gemacht, um mich in die Stadt zu begleiten. Wir gingen in ein Gasthaus, und mit Behagen genoß ich die seit langem wieder einmal auf richtigen Platten aufgetragenen Speisen. Fast hatte ich schon den Gebrauch des Bestecks und der Serviette verlernt.

Am Nachmittag ging ein Zug nach Kristiania. Nachdem ich mir die Fahrkarte dahin gelöst hatte, schenkte ich den Rest meiner Barschaft dem braven Seemann. Gern hätte ich ihm noch andere Gefälligkeiten erwiesen, hatte er sich doch als echter Kamerad bewährt.

Im Zug traf ich meinen Kapitän, der ebenfalls nach Kristiania fuhr, um seine Frau zu begrüßen. Jetzt war er sehr freundlich zu mir, und bis Kristiania haben wir über die Erpressergeschichte, die er mir nicht mehr übelnahm, herzlich gelacht. Zum Abschied sagte ich ihm noch, daß ich ihm für seine nächste Reise von Amerika nach Norwegen gleich ein paar Deutsche an Bord schicken würde, da er ja so gern Deutsche mit herübernähme.

„Unterstehen Sie sich, Sie Frechdachs!"

Damit trennten wir uns.

Ich ging jetzt gleich in ein Hotel und ließ mir ein Bad bereiten. Das tat wohl! Dann telegrafierte ich nach Hause. Wie mußten meine armen Angehörigen in Sorge um mich sein! Denn sicher hatten sie, seit ich vor vier Monaten aus dem Zug gesprungen war, von mir keine Nachrichten mehr erhalten. Ich wußte ja gar nicht, ob ich

nicht zu Hause schon lange für tot gehalten wurde; denn seit meiner Gefangennahme hatte ich selber nicht ein einziges Mal etwas aus Deutschland gehört. Vielleicht wußte überhaupt gar niemand in Deutschland, daß mich die Russen damals aufgefischt hatten. Ebenso leicht konnte ich ja auch ertrunken sein. Ich erbat auch gleich in dem Telegramm Nachricht nach Warnemünde, ob zu Hause noch alles am Leben und gesund sei.

Am nächsten Morgen ging ich aufs Konsulat und erzählte, ich sei ein deutscher Offizier und komme gerade aus Sibirien. Man nahm die Mitteilung sehr skeptisch auf, da ich gar keine Papiere hatte. Daß man mit einem deutschen Paß in der Tasche nicht gut durch England kommen könne, das schien dem Beamten so rasch nicht einzuleuchten. Ein Deutscher muß eben seine Papiere immer schön säuberlich bei sich führen und musterhaft in Ordnung haben. Endlich bekam ich das Fahrgeld bis Warnemünde, mehr aber auch nicht. Dann wurde mir noch auf dringende Bitten ein Schein ausgestellt, auf dem bestätigt war, „daß ich nach meinen eigenen Angaben der angebliche Fähnrich zur See Killinger sei und aus russischer Gefangenschaft kommend nach Deutschland zu reisen beabsichtige".

Kaum saß ich im Zug, da kam auch schon ein Herr, der sich als Detektiv entpuppte. Dem kam ich aber grob. Jetzt, so kurz vor der Heimat, wollen die Kerle mir noch Schwierigkeiten machen. Ich sagte ihm unverblümt, er

solle sich zum Teufel scheren; meine Person ginge ihn gar nichts an, solange er mir nicht schwarz auf weiß vorzeigen könne, daß er beauftragt sei, gerade meine Personalien festzustellen. Überhaupt, wenn er mich noch weiter belästige, würde ich den Bahnhofsvorstand bitten, ihn festnehmen zu lassen.

War es wirklich ein Geheimdetektiv der norwegischen Regierung, dann hatte ich wegen meiner Grobheit schöne Schwierigkeiten zu gewärtigen! Aber gerade in Norwegen wimmelte es ja von englischen Spionen, die Opfer für die Schwarze Liste suchten, und dieser Kerl, der keinen Ausweis vorzeigen konnte, gehörte sicherlich auch zu der Bande. Er drückte sich denn auch stillschweigend.

Von Kristiania bis Helsingborg hatte ich Schlafwagen, aber an Schlafen war natürlich nicht zu denken. Für mich gab es nur einen Gedanken: Morgen bist du in Deutschland!

Endlich graute der Morgen. Wir kamen nach Helsingborg. Nun schnell über den Sund nach Helsingör. Eine Stunde später war ich in Kopenhagen. Die zwei Stunden Aufenthalt kamen mir wie eine Ewigkeit vor. Ich verfluchte sämtliche dänischen Uhren; die Dinger gingen ja viel zu langsam.

Endlich fuhren wir weiter. Als wir um zwei Uhr nachmittags in Gjedser ankamen, lief ich sofort zur Fähre und fragte: „Kann man von hier schon Deutschland sehen?" Ich glaube, der Beamte hielt mich für nicht ganz

zurechnungsfähig. Ich stellte mich gleich am Bug auf und verließ meinen Platz nicht eher, als bis ich die deutsche Küste erblickte. Ich war ganz überwältigt durch den Anblick des langersehnten Vaterlands. Ich stand und schaute und schaute. Nun kreiste auch noch ein Flugzeug der Warnemünder Seeflugstation über unserm Schiff. Mir war's, als sei's mir entgegengeflogen, um die ersten Grüße der Heimat zu bringen.

Als wir endlich in den Hafen einliefen, sprang ich, schon lange ehe festgemacht war, an Land. Die Knie zitterten mir, und am liebsten wäre ich allen Leuten um den Hals gefallen.

Ein Landsturmmann faßte mich am Ärmel und schleifte mich alsbald vor einen Kriminalkommissar. In fliegender Hast erzählte ich, ich sei aus Sibirien entflohen und deutscher Marineoffizier.

In schroffem Ton wurde mir erwidert: „Oh, ich weiß schon, Sie sind uns bereits gemeldet." Ich war sprachlos, als ich aus dem Weiteren erkannte, daß man mich für einen russischen Spion hielt. Empört verlangte ich, sofort zum Kommandanten der Grenzüberwachungsstelle geführt zu werden. Aber der Kriminalbeamte erklärte mir, ich hätte hier gar nichts zu verlangen und sollte mir nur nicht einbilden, daß der Herr Rittmeister für mich allein da sei.

„Haben Sie denn überhaupt keine Papiere?"

Papiere? Ja, richtig, Papiere hatte ich zwar nicht,

doch hatte ich den Schein vom Konsulat in Kristiania. Ich zeigte ihn vor, aber der Kriminalbeamte erklärte mir, mitleidig lächelnd, das hätte ich auch ein bißchen schlauer anfangen können; so dumm sei doch kein deutscher Beamter.

Jetzt wurde ich grob. Aber schon hatte mich der biedere Landsturmmann am Wickel. Warum hatte ich aber auch nicht gleich daran gedacht: hier war ja eine Flugstation, und da mußten doch sicher Kameraden von mir sein. Ich bat also: „Rufen Sie doch die hiesige Flugstation an und ersuchen Sie einen Herrn, der Fähnrich Killinger kennt, hierherzukommen!"

Das geschah denn auch schließlich. Der Flugplatzleiter wolle sofort persönlich kommen. Bis zu seinem Eintreffen wurde ich scharf bewacht. Endlich öffnete sich die Tür, und vor mir stand — Kapitänleutnant H.

„Killinger, Killinger, Sie leben noch?!" — —

Es waren heute, am 6. März 1916, gerade elf Monate vergangen, seitdem ich in Libau in Gefangenschaft geraten war. Nur durch eine Fahrt um die ganze Erde hatte ich das Vaterland wieder erreichen können.

Ich bekam die Telegramme, die von Haus für mich eingetroffen waren: gottlob noch alles wohl.

Und jetzt öffnete der Posten den Schlagbaum:

Ich war wieder in Deutschland, in der Heimat!

*

Verzeichnis der Abbildungen

Der Verfasser Erich Killinger als Leutnant zur See .. 12
S. M. S. „Glyndwr", das erste Flugzeugmutterschiff der deutschen Kriegsmarine 13
Rumpler-Doppeldecker „Kiel 51" 13
Karte der Fahrt und Flucht Killingers durch Rußland, China und Japan 59
Die Peter-Pauls-Festung in St. Petersburg 60
Die riesigen Wälder im Innern des nördlichen Rußlands 61
Straße in einem Uraldorf 76
Deutsche Offiziere in einem Gefangenenlager in Nischne-Udinsk 77
Topfmarkt in einem kleinen russischen Städtchen 77
Sumpftaiga in Sibirien 108
Wohnhüttenlager im innerasiatischen Steppengebiet .. 109
Großer chinesischer Transportkarren in einer Furt 124
Berittener chinesischer Soldat 125
Brief der Firma Strewe — Shanghai an Mr. du Fais in Chefoo 139
Die Hauptstraße in Mukden 140
„Mr. du Fais" macht in Shanghai eine Spazierfahrt in der Rikscha 141
Französischer Paß für Mr. Richard du Fais 156
Japanische Geishas in Yoshiwara 157

Visitenkarte des Herrn J. Fred Havey mit chinesischem Text auf der Rückseite 161
Schweizerischer Paß für den Verfasser als „Jean Epars" 182
Die Hafeneinfahrt von Honolulu 188
Der Verfasser Erich Killinger als Vollmatrose..... 189

* * *

Bitte beachten Sie
die folgenden Seiten:

ERNST UDET

Mein Fliegerleben

„Ich schreibe dieses Buch für die Jugend, die nach uns kommt. Denn sie wird einst der Richter unserer Taten sein. Ich widme es meinen toten Kameraden, denn sie haben das Beste von uns allen getan. Und wenn ich sonst noch einen Zweck mit diesem Buch verbinde, so ist es der: ich möchte zeigen, daß es das Schicksal jeden von uns in die eigene Hand gegeben hat, ob wir Krämer sein wollen oder Soldaten, ob wir das Leben genießen wollen oder unser Glück für nichts achten vor einer Idee, die die kleine Barke unseres Daseins in den ewigen Strom der Geschichte hinausträgt."

Dieses Geleitwort gab Ernst Udet seinem Buch „Mein Fliegerleben" mit auf den Weg.

„Mein Fliegerleben" muß das Fliegerbuch der Jugend werden. Deutsche Zeitschrift, München

Ernst Udets Buch „Mein Fliegerleben" möchte man wieder und wieder verschenken, vor allem an junge Menschen. Es ist ein männliches Buch, ohne jede Pose, trotzdem es Leistungen im Krieg und Frieden schildert. Deutsche Rundschau, Berlin

*

150. Tausend. Mit 80 Bildern
Broschiert 3 Mark 50, in Ganzleinen 4 Mark 80

Im Deutschen Verlag · Berlin

KUNIGUNDE
FREIFRAU VON RICHTHOFEN

Mein Kriegstagebuch

Die Erinnerungen der Mutter des roten Kampffliegers

Mit einem Geleitwort
von
Ministerpräsident Generalfeldmarschall Göring

Viele Schicksale sind in diesen Tagebuchblättern festgehalten. Es wird berichtet von den Kindern, vor allem von Manfred und Lothar und von Freunden und Verwandten des Hauses. Es ist das alte Lied vom guten Kameraden, das Stürmen, Opfern und Abschiednehmen. Die Ereignisse folgen sich wie Hammerschläge. Man erlebt sie, man bangt sie, man fiebert sie mit, wenn man diese Aufzeichnungen der Baronin Richthofen liest, die dem Vaterlande den größten deutschen Kampfflieger schenkte. Ihre Art zu schreiben ist so, daß man jede Bewegung sieht. Das Kleinste wird wichtig. Sie klagt nicht, sie stellt nur fest. Sie fühlt sich selbstverständlich und bescheiden dem Gesamtschicksal der Nation eingereiht und verpflichtet. Sie schreibt für viele, ja für alle. Jede deutsche Mutter, die Söhne im Felde hatte, findet ihr eigenes Schicksal in diesem schönen Kriegstagebuch einer deutschen Mutter.

*

Mit 44 teils unbekannten Bildern
Broschiert 3 Mark 80, Ganzleinen 4 Mark 80

Im Deutschen Verlag · Berlin

GUNTHER PLÜSCHOW

Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau

Meine Erlebnisse in drei Erdteilen

Plüschows berühmtestes Buch, die Geschichte seiner abenteuerlichen Flucht aus der Festung Tsingtau bei Beginn des Weltkrieges. 700. Tausend

Ich las das Buch jetzt zum dritten Male und wünsche, daß es jeder — besonders die Jugend — wenigstens einmal lesen möge, denn in Gunther Plüschow verkörpert sich deutsches Wesen, deutscher Forscher- und Unternehmungsdrang, Mut und Tapferkeit in vorbildlicher Weise. Arbeit und Staat, Berlin

*

Silberkondor über Feuerland

Mit Segelkutter und Flugzeug in das Reich meiner Träume

Ein prächtiges Buch, eine lebendige, packende Schilderung ... Deutsche Jugend, nimm dieses Buch zur Hand und eifere diesem Manne nach, er sei dir ein Vorbild. Deutsche Männer und Frauen, nehmt dieses Buch zur Hand, damit ihr erfahret, was ein Deutscher vollbringen kann, wenn er treu ist, mutig und stark. Jenaische Zeitung

125. Tausend. Jeder Band reich bebildert
Kartoniert je 2 M, Ganzleinen 2 M 85

Im Deutschen Verlag · Berlin

Gedruckt im Deutschen Verlag, Berlin